



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
FACULDADE DE COMUNICAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE JORNALISMO

# **Cabeça, tronco, rodas**

THIAGO ZACARIAS AMÂNCIO

Orientador: Fernando Oliveira Paulino

Brasília - DF  
Dezembro de 2014

THIAGO ZACARIAS AMÂNCIO

# **Cabeça, tronco, rodas**

Memória do projeto experimental apresentado à  
Faculdade de Comunicação da Universidade de  
Brasília como requisito para a obtenção do título  
de bacharel em Comunicação Social, com  
habilitação em Jornalismo, sob orientação do  
professor doutor Fernando Oliveira Paulino

Brasília - DF  
Dezembro de 2014

THIAGO ZACARIAS AMÂNCIO

# Cabeça, tronco, rodas

Memória do projeto experimental apresentado à Faculdade de Comunicação da Universidade de Brasília como requisito para a obtenção do título de bacharel em Comunicação Social, com habilitação em Jornalismo, sob orientação do professor doutor Fernando Oliveira Paulino

## BANCA EXAMINADORA

---

FERNANDO OLIVEIRA PAULINO  
Professor orientador

---

DÁCIA IBIAPINA  
Professora examinadora

---

MÔNICA GONDIM  
Professora examinadora

---

ERIKA BAUER  
Professora suplente

Brasília - DF  
3 de dezembro de 2014

*“Ainda vão me matar numa rua.  
Quando descobrirem,  
principalmente,  
que faço parte dessa gente  
que pensa que a rua  
é a parte principal da cidade.”*

Paulo Leminski

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Amanda Lavenère, André Ribeiro, Isabelle Araújo e Lucas Gesser pela amizade ao longo de toda a graduação, por dedicarem tempo e esforços a este documentário e por fazerem filmes. Ao professor Fernando Oliveira Paulino, pela paciência e confiança investidas. A todos que, de alguma maneira, acreditaram, se envolveram e me ajudaram com este projeto. Aos que pensam que a rua é a parte principal da cidade.

## RESUMO

*Cabeça, tronco, rodas* é um curta-metragem do gênero documentário que discute o problema da mobilidade urbana nas grandes cidades sob a ótica de Brasília. O filme acompanha Izaías da Silva, morador de Santa Maria, no trajeto de onde vive até o Plano Piloto de Brasília, enquanto expõe seu ponto de vista sobre as dificuldades de locomoção no Distrito Federal para quem não anda de carro. Ao mesmo tempo, cidadãos comuns e especialistas no assunto dissertam acerca dos desdobramentos do tema, como os problemas de acessibilidade para deficientes físicos, a situação dos pedestres e dos ciclistas e as restrições ao uso dos carros. *Cabeça, tronco, rodas* é um manifesto pela diminuição da dependência dos automóveis particulares e sugere uma forma mais humanizada de viver as cidades.

**Palavras-chave:** documentário, mobilidade urbana, trânsito, Brasília, cidades.

# Sumário

<b>1. Introdução</b>	<b>8</b>
1.1 Objetivos	8
1.2. Justificativa	9
<b>2. Referencial teórico</b>	<b>11</b>
2.1 Urbanismo	11
2.2 Documentário	15
<b>3. Procedimentos metodológicos</b>	<b>18</b>
3.1 Pré-produção	18
3.2 Produção	24
3.3 Pós-produção	34
<b>4 Conclusão</b>	<b>40</b>
<b>5. Referências</b>	<b>42</b>
5.1 Bibliográficas	42
5.2 Filmográficas	43
<b>6. Apêndices</b>	<b>44</b>
6.1 Depoimentos	44
6.1.1 Aldo Paviani	44
6.1.2 Ana Paula Borba	49
6.1.3 Izaías da Silva	54
6.1.4 José Carlos Coutinho	56
6.1.5 Mauro Burlamarqui	64
6.1.6 Paulo César Marques	68
6.1.7 Renata Florentino	75
6.2 Cronograma	79
6.3 Orçamento	80
6.4 Ficha técnica	80

## 1. Introdução

*Cabeça, tronco, rodas* é um documentário de curta-metragem que propõe uma maneira alternativa de encarar a vida nas cidades, partindo da ótica da mobilidade urbana. O trabalho se desenvolve tendo Brasília, sobretudo o Plano Piloto, como objeto de representação, embora se pretenda buscar uma narrativa universal, que fale sobre formas de locomoção como um todo. Partir de uma cidade única no mundo – por conta de seu planejamento urbano singular – para discutir um problema geral: como tornar as cidades menos hostis aos não-motorizados.

A narrativa do filme se desenvolve por três eixos. Izaías da Silva é o fio condutor da história. Enquanto ele se desloca de Santa Maria, onde mora, até o Plano Piloto, onde trabalha, dá sua opinião sobre a situação do pedestre em Brasília, o atual estado do transporte público, a dependência do uso dos carros e as possibilidades de locomoção alternativas ao transporte motorizado, como as bicicletas. Seu depoimento é intercalado por quatro entrevistas feitas em movimento, que não se cruzam e que tratam, justamente, sobre os assuntos levantados por Izaías. Uma pedestre, um ciclista, um cadeirante e um idoso. Perfis que vivem em situação de fragilidade quando se fala em locomoção. Ao longo dessas quatro cenas, outros três especialistas em mobilidade transitam por todas as sequências, dando depoimentos e diagnósticos curtos, em entrevistas estáticas, acerca do que é dito pelos demais entrevistados.

Este memorial explica as ideias que motivaram *Cabeça, tronco, rodas*, conta um pouco do processo de realização do documentário e disserta sobre o fazer coletivo no cinema.

### 1.1 Objetivos

O documentário *Cabeça, tronco, rodas* busca mostrar o que pode significar a cidade para o cidadão não-motorizado e, a partir disso, entender como ele se sente pertencido a ela e a que problemas está sujeito, uma vez que encontra barreiras que dificultam a locomoção dentro do espaço urbano. O filme propõe um



questionamento quanto à dependência do carro como meio de transporte principal e, assim, investiga o que significa não se locomover com um automóvel particular em uma cidade majoritariamente planejada para tal prática. O documentário busca entender, ainda, de que modo o projeto urbanístico, com as longas distâncias que separam os espaços da cidade e com a ineficiência do Estado de possibilitar um transporte público que supra esses vazios, influencia a ocupação da cidade.

Em termos audiovisuais, este trabalho procura experimentar novas linguagens ao trazer a equipe de filmagem para dentro da tela, de modo que deixa clara sua participação no processo de realização do filme. Busca, também, experimentar maneiras de representar um personagem diferente: o espaço urbano. Tratar a cidade como indivíduo vivo, representável e mutável. Por fim, nesta memória, pretende-se tratar sobre a importância do processo colaborativo nas realizações audiovisuais.

## 1.2 Justificativa

“Uma declaração de guerra dos que nada tem e tudo fazem contra os que tudo têm e nada fazem”, é o subtítulo do Manifesto Canibal<sup>1</sup>, cartilha dos cineastas gaúchos Petter Baiestorf e Cesar Souza sobre a postura que o cinema *trash* deve adotar. Embora *Cabeça*, *Tronco*, *Rodas* não possuam quase nada que o caracterize no gênero, compartilha da mesma premissa: a necessidade de produzir, de criar, mesmo sem recurso algum, apenas pela urgência de se expressar e de se manifestar. Com nada, fazer tudo.

A motivação do trabalho se faz, sobretudo, pelo meu desejo de ver Brasília se tornar uma cidade mais vibrante, com menos motoristas isolados dentro de automóveis e mais pessoas compartilhando o espaço público. Tal qual um pai que justifica a repreensão do filho com preocupação, a premissa crítica que motiva o documentário só existe devido ao afeto que tenho pela cidade.

---

<sup>1</sup> Disponível em < <http://www.canibalfilmes.bulhorgia.com.br/Manifesto%20Canibal.htm>>. Acesso em 18 nov. 2014.

A mobilidade urbana entrou na pauta de discussão da mídia nos últimos anos e, por isso, desperta o interesse da população. O incentivo do governo ao desenvolvimento da indústria automobilística e a falta de investimentos para o transporte público abarrotou as ruas de carros particulares, que se tornaram pilares da nossa sociedade. Nos últimos cinco anos, o poder público investiu<sup>2</sup> R\$ 56,4 bilhões em carros, considerando isenções fiscais e subsídios de combustíveis. Ao mesmo tempo, o dinheiro destinado ao transporte público soma apenas R\$ 32,6 bilhões. Somente o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) destinou R\$ 32 bilhões para a indústria automotiva entre 2008 e 2013 e menos de um terço, R\$ 9 bilhões, para projetos de mobilidade urbana. Os reflexos dessa política eram esperados: enquanto a população brasileira cresceu 25% entre 1998 e 2014, a frota de veículos particulares aumentou 175% no mesmo período. A cada ano, entram em circulação 3,7 milhões de carros.

O portal Mobilize<sup>3</sup>, espaço colaborativo que compila estatísticas da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, expõe a difícil situação do Distrito Federal quando o assunto é transporte. A página mostra que, de acordo com o Relatório Mapa da Violência 2012, produzido pelo Instituto Sangari, estamos em quinto lugar entre as capitais do país quando o assunto é morte no trânsito. Por aqui, morrem, por ano, 25 pessoas a cada 100 mil habitantes. A estrutura cicloviária de 600km, comparada pelo Governo do Distrito Federal à de Amsterdã, cidade conhecida por ser amigável às bicicletas, mal chega a 1,5% da extensão do sistema viário, que prioriza carros. Menos de um terço dos ônibus são acessíveis a pessoas com deficiência física, o que nos coloca em último lugar no quesito, dentre as capitais pesquisadas. Brasília tem a tarifa de transporte público mais cara do Brasil proporcionalmente à renda média da população.

---

<sup>2</sup> Dados divulgados pelo jornal O Globo, na matéria “Incentivos e subsídios a carros somam quase o dobro do investido em transporte coletivo em 2013”, disponível em <<<http://oglobo.globo.com/economia/incentivos-subsidios-carros-somam-quase-dobro-do-investido-em-transporte-coletivo-em-2013-14439996?topico=anda-e-para>>>. Acesso em 2 nov. 2014.

<sup>3</sup> Disponível em <<http://www.mobilize.org.br/>>. Acesso em 29 set. 2014.

## **2. Referencial teórico**

### **2.1 Urbanismo**

A cidade de Brasília foi projetada por Lúcio Costa no fim da década de 1950, com base nas influências da escola modernista, concebida no início do século XX, cujo principal expoente é o francês Le Corbusier. A corrente foi fortemente influenciada pelo entusiasmo com as novidades tecnológicas da época e as velocidades nunca antes alcançadas, representadas pela invenção e popularização de carros e aviões. Sendo assim, uma das características principais do urbanismo moderno é permitir que tudo flua à toda velocidade. Isso incluiu construir vias largas para facilitar a circulação de veículos motorizados e significou dar prioridade aos automóveis em detrimento a outros meios de locomoção. O próprio Lúcio Costa insinua a tendência no projeto com o qual concorreu ao edital de criação de Brasília.

Fixada assim a rede geral do tráfego automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais como nos residenciais, tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, sem contudo levar tal separação a extremos sistemáticos e anti-naturais, pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. (COSTA, 1991).

No entanto, mais de meio século se passou da inauguração de Brasília e o modelo de transporte urbano individual se mostrou ineficaz para atender à toda a população. Os longos engarrafamentos, a falta de vagas de estacionamento e a poluição que os carros causam são provas disso. Como contraponto ao Modernismo, surgiu um movimento conhecido como Novo Urbanismo, que procura repensar a cidade e torná-la mais amigável às pessoas que nela vivem, otimizando suas experiências e promovendo a ocupação do espaço público.

Os projetistas do Novo Urbanismo, cujo estilo lhes conferiu também o dístico de Neotradicionalismo, ou Urbanismo Sustentável, estão a favor de comunidades mais pequenas e densas que os subúrbios

tradicionais, com limites definidos e onde exista uma adequada mescla de funções que incorporem espaços de recreação, comerciais, institucionais e de serviço, em estreita vinculação com residências de vários tipos. Estas habitações seriam acessíveis a diversos grupos socioeconômicos, e seriam apropriadas de maneira em que propiciem a diversidade também em termos de idade, sexo, raça, etc. As viagens para fora da vizinhança são minimizadas, reduzindo a dependência do carro e a contaminação e o consumo de energia que esta gera. As distâncias de um lugar a outro poderiam ser percorridas a pé, e se podia chegar caminhando até às estações de transporte público (ônibus, trens, metrô e outros, segundo o caso), que conectem com outras comunidades similares. Todas estas características propiciariam o caráter único do lugar e a sensação de pertencimento à comunidade do grupo de habitantes que ali convivem. (IRAZÁBEL, 2001)

Ícone desta escola de pensamento, o dinamarquês Jan Gehl (2007) elaborou o conceito da “Síndrome de Brasília”, descrito no livro *Cidades para pessoas*, em que busca maneiras de tornar as grandes cidades mais amigáveis. Ele divide o espaço urbano em três escalas: a escala larga, vista de uma longa distância, do alto de um avião; a escala média, vista de uma distância menor, da perspectiva de um helicóptero; e a escala humana, da experiência diária daqueles que vivenciam o espaço urbano, ao nível dos olhos das pessoas que caminham pelas ruas. A síndrome de Brasília se refere a cidades que, assim como a capital do Brasil, segundo o autor, possuem um desenho elegante visto do alto, mas que, na escala humana, têm longas distâncias que tornam a mobilidade impraticável.

Seen from the air, Brasilia is a beautiful composition: designed like an eagle with the government quarters at the head and residential areas in the wings. The composition is still interesting in helicopter perspective, with distinct white government buildings and large housing blocks placed around large squares and green areas. So far, so good.

However, the city is a catastrophe seen at eye level, the scale planners ignored. City spaces are too large and amorphous, streets are too wide, and sidewalks and paths are too long and straight. The large green areas are crisscrossed by trampled footpaths showing how the inhabitants have voted with their feet in protest at the stiff, formal city plan. If you are not on an airplane or in a helicopter or car - and most people who live in Brasilia are not - there is not much to rejoice about. The Brasilia Syndrome, where the two top-level scales

are treated while the small scale is neglected, is unfortunately widespread as a planning principle. (GEHL, 2010, p. 197)<sup>4</sup>

A autora Jane Jacobs, precursora do Novo Urbanismo, expõe maneiras de tornar as cidades mais humanas na obra *Morte e vida de grandes cidades*. Algumas delas contradizem a forma como Brasília foi projetada.

Para a norte-americana, é preciso que os espaços tenham usos combinados, diversificados, que haja diferentes funções para as edificações (JACOBS, 2007, p. 176), ao contrário da forma setORIZADA como é dividida nossa capital federal. Além disso, é preciso que os quarteirões sejam curtos para possibilitar o encontro entre as pessoas que caminham pela cidade. É necessário ainda que existam prédios antigos para permitir uma maior diversidade de custos de vida e gostos (JACOBS, 2007, p. 207). Por fim, a urbanista sinaliza a necessidade de uma maior densidade populacional. “O distrito precisa ter uma concentração suficientemente alta de pessoas, sejam quais forem seus propósitos. Isso inclui pessoas cujo propósito é morar lá” (JACOBS, 2007, p. 221).

Além disso, o movimento propõe diminuir a dependência que as pessoas têm dos carros. Ainda em *Cidades para pessoas*, Gehl mostra como a vida dentro de automóveis diminui a percepção da cidade e faz com que o espaço urbano seja simplificado, e, assim, descaracterizado, para se adaptar à pouca compreensão que os motoristas têm da cidade de dentro dos automóveis. Segundo o autor, como nosso sistema sensorial foi adaptado para locomoções feitas a pé, conseguimos ver o que acontece na nossa frente se caminharmos em velocidade média de 4 km/h. Desta maneira, gastamos cerca de um minuto para alcançar uma pessoa que está

---

<sup>4</sup> “Vista do ar, Brasília é uma composição bonita: desenhada como uma águia, com as áreas governamentais no lugar da cabeça e as áreas residenciais, nas asas. A composição é interessante ainda na perspectiva de um helicóptero, com distintos prédios brancos do governo e grandes blocos residenciais colocados em torno de grandes quadras e áreas verdes. Até aqui tudo bem. Entretanto, a cidade é uma catástrofe vista ao nível dos olhos, essa escala ignorada por planejadores. Os espaços urbanos são muito grandes e amorfos, as ruas são muito largas e as calçadas e caminhos são muito longas e retas. As grandes áreas verdes são cortadas por caminhos de terra, que mostram como os habitantes votaram com os pés em protesto contra o rígido e formal planejamento urbano. Se você não está em um avião, helicóptero ou carro – e a maioria das pessoas que vivem em Brasília não estão – não há muito com o que se alegrar. A Síndrome de Brasília, onde se pensa nas duas escalas vistas de cima enquanto a escala menor é negligenciada, é difundida, infelizmente, como um princípio de planejamento.” (Tradução nossa)

a cem metros de distância, tempo suficiente para processar as informações sobre o que está acontecendo e quem está vindo ao nosso encontro. À medida que as velocidades aumentam, a capacidade de percepção diminui. Assim, as ruas se tornam menos detalhadas para permitir que as pessoas dentro dos automóveis consigam compreender o espaço urbano.

Five km/h (three mph) architecture is based on a cornucopia of sensory impressions, spaces are small, buildings are close together and the combination of detail, faces and activities contributes to the rich and intense sensory experience. Driving in a car at 50, 80 or 100 km/h (31, 50 or 62 mph), we miss out on the opportunity to grasp detail and see people. At such high speeds spaces need to be large and readily manageable, and all signals have to be simplified and magnified so that drivers and passengers can take in the information.

The 60 km/h (37 mph) scale has large spaces and wide roads. Buildings are seen at a distance, and only generalities are perceived. Details and multifaceted sensory experiences disappear, and from the perspective of a pedestrian, all signs and other information are grotesquely magnified.

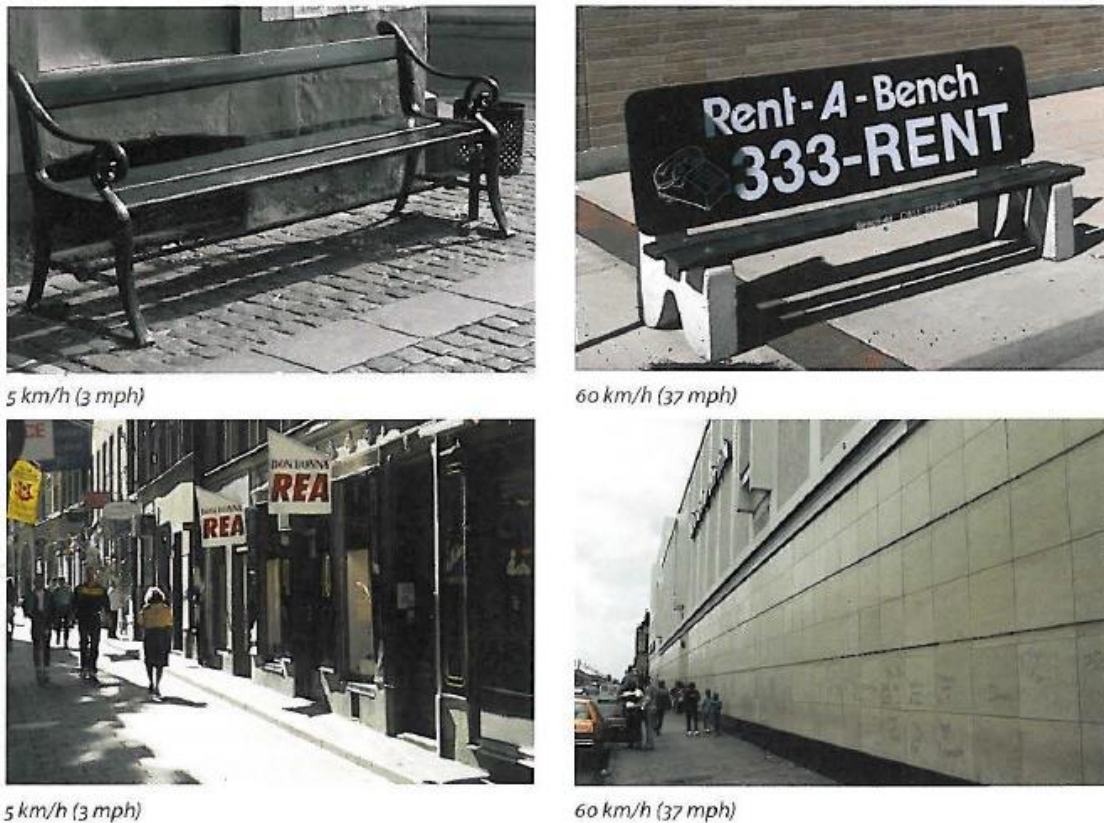
Taking a walk in 60 km/h (37 mph) architecture is an impoverished sensory experience: uninteresting and tiring. (GEHL, 2010, pp. 43 e 44)<sup>5</sup>

A Figura 1, extraída do livro de Gehl (2010, p.44), mostra, à esquerda, detalhes de uma cidade feita para ser vista por pedestres que passeiam a 5 km/h. À direita, as dimensões maiores são pensadas para os motoristas que passam pelo local a 60 km/h. A fachada do prédio mostrada no canto inferior direito da figura se assemelha à dos blocos das entrequadras comerciais vistos das vias L2 norte e sul (cuja velocidade máxima é 60 km/h).

---

<sup>5</sup> “A arquitetura para quem anda a 5 km/h é baseada na cornucópia de impressões sensoriais, os espaços são pequenos, as construções são próximas e a combinação de detalhes, rostos e atividades contribui para uma experiência sensorial rica e intensa. Dirigindo em um carro a 50, 80 ou 100 km/h, perdemos a oportunidade de compreender detalhes e ver pessoas. A velocidades tão altas, os espaços precisam ser largos e facilmente manejáveis, e todos os sinais precisam ser simplificados e ampliados de maneira que os motoristas e passageiros possam captar a informação. A escala para quem se locomove a 60 km/h tem espaços grandes e vias largas. As construções são vistas à distância e somente generalidades são percebidas. Detalhes e experiências sensoriais multifacetadas desaparecem, e, da perspectiva do pedestre, todos os sinais e outras informações são grotescamente ampliados. Fazer uma caminhada por uma arquitetura para quem se locomove a 60 km/h é uma experiência sensorial pobre: desinteressante e cansativa.” (Tradução nossa)

Figura 1: Arquitetura para 5km/h – arquitetura para 60km/h



Fonte: GEHL, 2010, p.44

## 2.2 Documentário

Muitos teóricos tentaram delimitar o conceito de documentário. Em uma definição mais do que simplista, poderíamos dizer que o documentário mostra o real, o verdadeiro, a fim de distingui-lo da ficção, onde as coisas são encenadas. Contudo, essa ideia é refutada há décadas por teóricos e críticos, como Jean-Luc Godard (1985), que disse que “todos os grandes filmes de ficção tendem ao documentário, como todos os grandes documentários tendem à ficção”. Quando se observa produções recentes, como *Jogo de cena* (Eduardo Coutinho, 2007) e *Branco sai, preto fica* (Adirley Queirós, 2014), por exemplo, a impossibilidade de fazer essa separação fica mais evidente. Fernão Pessoa Ramos, em *Mas afinal... o*

*que é mesmo documentário?* (2008) prefere definir o gênero como “uma narrativa com imagens-câmera que estabelece asserções sobre o mundo, na medida em que haja um espectador que receba essa narrativa como asserção sobre o mundo.” (RAMOS, 2008, p. 22). Isso mostra a importância política que o documentário pode ter.

De acordo com Garcia Escudero (1958), o cinema pode e deve servir uma ideologia, transmitir uma mensagem extra-artística. Filmes explicitamente panfletários, como *Alimentos S.A.* (2008) e *A carne é fraca* (2004), procuram convencer o espectador a mudar de comportamento, nesse caso, em relação à comida. *Trabalho interno* (2010) e *Quebrando o tabu* (2011) são mais elucidativos, procuram ir até a raiz dos problemas da crise econômica de 2008 e da guerra às drogas, respectivamente, e explicá-los para o público. *Ilha das flores* (1989) usa a ironia para explicitar as desigualdade social. Todas essas obras, embora lancem mão de diferentes estratégias, possuem características em comum: o forte apelo social e a necessidade de propagar uma ideia.

Além das dimensões políticas inerentes ao gênero do documentário e ao próprio cinema, a evolução tecnológica facilita o acesso a equipamentos e permite que se floresça um cinema independente não apenas em relação a questões financeiras – o que liberta realizadores de grandes estúdios – mas também em relação ao conteúdo representado. É o que mostra o crítico Marcelo Ikeda, no texto *Existe cinema independente no Brasil?*, publicado em *Cinema de Garagem* (2011).

Um filme independente, nesse caso, seria um filme que abordasse valores, costumes, hábitos que não são abordados pelo cinemão. Enquanto o cinemão pensa exclusivamente nas leis de mercado, como um puro negócio cujo objetivo principal é a geração de lucros, o cinema independente pode exercitar linguagem, questionar a sociedade, as estruturas de poder, propor uma espécie de ensaio audiovisual, ser um cinema político, enfim, não ser primordialmente um produto a ser consumido. (IKEDA, 2001, in: IKEDA e LIMA, 2011, p.86)

A ascensão de novos realizadores e a simplicidade de filmar com as tecnologias recentes permitem que cineastas experimentem novas linguagens, sem se prender à rigorosidade de equipamentos antigos. Assim, tornou-se comum



documentaristas gravarem sem um roteiro definido. Colocar-se sob o “risco do real”, como explicou o francês Jean-Louis Comolli. Segundo ele, o roteiro transforma o documentário em uma obra acabada, porque os personagens já possuem uma função definida, sem espaço para o acaso e para o instável, elementos essenciais para a existência de um filme. O pensamento de Comolli está expresso por Cezar Migliorin na obra *Ensaio do real: o documentário brasileiro hoje* (2014).

O filme aqui não é apenas uma sequência de imagens que tem uma determinada duração, isso aparece quando se faz um filme, mas para que haja filme é preciso que a cena se reconstitua, que o espectador seja transportado para a instabilidade do encontro entre sujeitos políticos, operando na *polis* e não apenas executando um roteiro que servirá para o consumo. (MIGLIORIN, 2014, p.14)

Para exemplificar o pensamento, Migliorin cita o filme *Moscou* (2009), de Eduardo Coutinho. Ele explica que o grande trunfo do documentário está na “possibilidade de ele não se fazer, não se realizar, de o encontro não se efetivar, de o dispositivo não funcionar, de o personagem não ‘render’ – triste expressão” (MIGLIORIN, 2014, p.15).

Além de Coutinho, Cao Guimarães, João Salles e Sandra Kogut também usam da mesma tática. Para filmar sem roteiro, os cineastas precisam usar uma ferramenta para dar unidade ao filme, o dispositivo. De acordo com Consuelo Lins (2007), o dispositivo é um procedimento que cria realidades e percepções que não existiam antes dele. Algo que limita o filme para evitar que ele se perca, e, nessa limitação, abre espaço para a criação artística. É uma escolha por vezes sem sentido aparente, que pretende guiar o documentário que abriu mão do roteiro. É o caso, por exemplo, do filme *33* (2003), de Kiko Goifman. O cineasta documentou a busca por sua mãe biológica e estabeleceu como dispositivo que a busca não deveria durar mais que 33 dias (idade do diretor).

### **3. Procedimentos metodológicos**

#### **3.1 Pré-produção**

A inquietação com a estrutura urbana de Brasília paira sobre mim desde que vim morar no Planalto Central, em 2011. O incômodo com o transporte público não me acometeu logo de cara. Até o segundo semestre de 2013, minha vida acadêmica, profissional e social se manteve majoritariamente no ambiente do campus Darcy Ribeiro da Universidade de Brasília e arredores, para onde me dirigia apenas a pé. Utilizava o transporte público com baixa frequência, quando muito, aos finais de semana. Contudo, a pouca receptividade aos pedestres, com calçadas – quando existentes – deterioradas, já se mostrava clara para mim .

Em agosto do ano passado consegui meu primeiro estágio fora da UnB, no Setor de Rádio e TVs Sul. Precisava, pela primeira vez, deslocar-me diariamente de ônibus. No mesmo período, hospedei em minha casa estudantes da Universidade de São Paulo que formavam um grupo de estudos sobre mobilidade urbana e que tinham vindo a Brasília participar de um congresso sobre o tema. Foi então que tive um maior contato com a problemática da falha do Estado em garantir o direito de ir e vir às pessoas que não possuem um carro e passei a me interessar pelas relações que o cidadão tem com aquela que assim o designa: a própria cidade. Foi aí que decidi trabalhar com o tema da mobilidade urbana em meu projeto final.

Ao longo da graduação, meus caminhos, por vezes, cruzaram o audiovisual. Participei de alguns filmes de alunos, cursei matérias do Departamento de Audiovisuais e Publicidade e ponderei, por vezes, trocar de habilitação. Por isso, escolhi fazer meu trabalho de conclusão de curso em áudio e vídeo. Entretanto, por que fazer um documentário e não uma reportagem, mais condizente com o que aprendi ao longo da graduação em jornalismo? A liberdade de criação artística e o não compromisso com a representação da verdade absoluta, de modo que eu pudesse imprimir no trabalho minha visão pessoal e minhas opiniões políticas sem medo de ser parcial, fizeram com que eu escolhesse a primeira opção. De acordo

com Ramos (2008), o documentário se diferencia da reportagem, principalmente, porque permite a existência de uma narrativa mais diversificada.

No documentário, há um espaço mais denso para a expressão do viés autoral, geralmente ausente na reportagem. Pela noção de *viés autoral* designamos a possibilidade de uma articulação discursiva mais trabalhada, incluindo a participação de uma equipe de especialistas em som e imagem que possui recursos e condições de explorá-las de forma mais detida. Mas não está aí a diferença central entre *reportagem* e *documentário*. O *documentário* constitui uma forma narrativa que é geralmente fruída na unidade de uma extensão temporal determinada. Em outras palavras, as vozes que enunciam no documentário pertencem a um conjunto discursivo orgânico que estamos chamando de *narrativa*. E qual é a unidade de *narrativa documentária*? Algo muito próximo daquela que chamamos de *filme*: uma unidade narrativa enunciada numa duração temporal variável, mas una, sendo veiculada ao espectador enquanto unidade. O documentário, portanto, é um filme no modo que possui de veicular suas asserções e no modo pelo qual as asserções articulam-se enquanto narrativa com começo e fim em si mesma. (RAMOS, 2008, p.58).

A delimitação da equipe aconteceu de forma natural e espontânea. Inicialmente, sabia que queria trabalhar com Amanda Lavenère, porque respeitava seus trabalhos em fotografia e direção de arte e porque possuíamos intimidade suficiente a ponto de compreender bem o processo criativo e as limitações um do outro. Procurei, depois, Lucas Gesser e André Ribeiro, dois amigos com larga experiência com fotografia e som, respectivamente, em produções na Universidade. Por último, em uma conversa despretensiosa com Isabelle Araújo sobre o que pensava a respeito do filme, resolvi convidá-la para a equipe de fotografia, uma vez que ela é, também, usuária de transporte público e entusiasta da luta pela mobilidade urbana.

Uma coisa interessante acontece nos trabalhos dos estudantes de audiovisual da UnB: as pessoas se juntam para realizar um projeto, na maioria das vezes, sem ganhar nada com isso. Um grupo de seis alunos do Bloco<sup>6</sup>, ou mesmo

---

<sup>6</sup> Na Universidade de Brasília, o currículo do quinto e sexto semestres da habilitação Audiovisual do curso Comunicação Social são reservados a disciplinas práticas, como Fotografia e Iluminação, Edição e Montagem e Produção, entre outras. No fim, os estudantes realizam um curta-metragem. O período é conhecido como “bloco”.

uma pessoa que está se formando sozinha, consegue, não raramente, mobilizar uma equipe de 20 pessoas que está ali porque acredita na ideia e acha que a experiência pode agregar à sua formação. O movimento é simples de compreender, já que é difícil fazer filmes sozinho e ajudar alguém aqui volta e meia significa ser ajudado lá. Essa cooperação não é tão comum nos trabalhos de estudantes de jornalismo. Como minha equipe era formada por mais quatro pessoas que deixariam de se dedicar a projetos pessoais e até recusariam trabalhos remunerados porque já haviam se comprometido com o filme, não me via no direito de desconsiderar sugestões ou mesmo de me clamar diretor exclusivo do documentário. Desde o primeiro momento, era claro para mim, e fiz o máximo para que fosse também para os outros, que este não era o “meu filme”, como frequentemente são caracterizados alguns projetos, mas o “nosso filme”. A participação criativa foi, a todo momento, incentivada e, em quase todas as vezes, as decisões foram tomadas em conjunto. Embora eu evitasse a designação de “filme coletivo”, porque muitos já haviam participado de projetos frustrantes que assim eram intitulados, todo o processo de *Cabeça, tronco, rodas*, do início ao fim, foi, de fato, coletivo.

Queria fazer um documentário sobre mobilidade urbana e já havia mobilizado uma equipe para tal. Montei, então, o argumento de um filme que discutia o que significa não usar preferencialmente o carro em Brasília, se estruturando por três eixos. No primeiro, acompanharíamos uma pessoa que faz seu trajeto cotidiano a pé, por opção própria. O segundo eixo retrataria uma pessoa que se move diariamente de alguma cidade satélite até o Plano Piloto por meio de bicicletas. No último eixo, acompanharíamos pessoas que vão de ônibus de satélites mais distantes, como Gama ou Santa Maria, até a Rodoviária do Plano Piloto. A ideia era evitar especialistas no assunto para fugir de um produto jornalístico.

O que uniria os três eixos? O primeiro dispositivo: todas as entrevistas seriam feitas durante os deslocamentos, em trânsito, em movimento. Isso acarretaria problemas óbvios, como câmeras frenéticas, enquadramentos improvisados e constante variação de luz. Contudo, estávamos dispostos a assumir o risco.

Entretanto, somente fazer entrevistas em movimento talvez não fosse capaz de dar liga ao filme. Lembrei-me de um trecho das memórias da filósofa francesa

Simone de Beauvoir publicado no livro *A força das coisas*, em que relata uma viagem que fez ao Brasil em 1960, quando conheceu Brasília

À noite, enfim, chegamos a Brasília. "Uma maquete em tamanho natural", anotei. Lamentei ficar sabendo que concordava com Lacerda: "Uma exposição de arquitetura em tamanho natural". É essa falta de humanidade que logo salta aos olhos. [...] Só se pode circular de carro [...]. A rua, esse lugar de encontro entre moradores e turistas, lojas e residências, veículos e pedestres -- sempre imprevisível, graças a essa mistura caprichosa -- a rua, tão cativante em Chicago como em Roma, em Londres como em Pequim, na Bahia como no Rio, por vezes deserta e sonhadora, mas cujo silêncio é cheio de vida, a rua, em Brasília, não existe e nunca existirá (BEAUVOIR, 2010, p. 642)

O excerto foi um dos itens que me abriu os olhos ao problema da convivência e da questão urbana de Brasília. Resolvi, então, confrontar os entrevistados com as palavras críticas de Beauvoir, o que poderia resultar em reações acaloradas, a favor ou contra. Seria o segundo dispositivo do filme.

Depois, fui atrás dos entrevistados. Rapidamente, surgiram Ana Paula Borba, uma moradora do Plano Piloto que faz basicamente todos os seus deslocamentos a pé, e Mauro Burlamarqui, ciclista que vive no Guará e que frequentemente vai de bicicleta para o trabalho, no Plano Piloto. O usuário de transporte público foi o maior problema, já que era complicado convencer um desconhecido a abrir sua casa para uma equipe de filmagem às 5h da manhã. Cogitei acompanhar Izaías da Silva, o Seu Izaías, porteiro da Faculdade de Comunicação, que sai de casa às 4h40, em Santa Maria, para estar no trabalho às 7h. Izaías é um amigo de longas conversas em intervalos ociosos na Universidade de Brasília e sua participação seria proveitosa porque a equipe toda do filme já tinha uma certa intimidade com ele. Todavia, uma questão nos preocupava. Por possuir bom relacionamento com os alunos da Faculdade de Comunicação, Izaías frequentemente é convidado para atuar nos trabalhos realizados pelos estudantes. Estávamos receosos com a possibilidade de ser somente mais um filme com sua participação e parecer que ele estava lá por acomodação e preguiça da equipe de encontrar outra pessoa. Porém, concluímos que, por mais que ele apareça em outras produções, sempre está interpretando alguém e nunca é retratado como ele mesmo, em sua realidade, como

um porteiro que acorda às 4h para chegar ao trabalho. Por isso, decidimos mantê-lo no filme.

Contudo, depois de ter delimitado os entrevistados, percebi que ainda não estava satisfeito com o documentário que se desenhava. Minha ideia inicial não era apenas retratar os problemas de mobilidade aqui, mostrar as dificuldades que as pessoas enfrentam no dia-a-dia. Era, principalmente, propagar uma ideia de reconsideração do espaço público e de diminuição da dependência do carro. Sentia falta de alguma coisa mais substancial que deixasse claro o caráter político que eu esperava do filme. Considerei, por isso, a possibilidade de entrevistar especialistas em mobilidade urbana para que explicassem, de fato, tópicos sobre o tema. Mas como evitar que se estabelecesse essa dicotomia entre “personagem” e “especialista”? Porque a pessoa que vivencia o problema precisaria de alguma autoridade para confirmar o que diz? A saída para evitar o conflito foi tirar o especialista de trás de sua mesa, mudar a representação clássica do jornalismo de filmá-lo na frente de uma estante cheia de livros, e colocá-lo na rua, assim como o restante dos personagens, em entrevistas em movimento. Na mesma condição de qualquer outro entrevistado.

Muito se critica, no cinema contemporâneo, a dependência do sistema de entrevistas na realização dos documentários atuais. O teórico Jean-Claude Bernardet é um dos que levanta a questão em suas reflexões recentes, afirmando que, embora tenha havido um aumento considerável no número de produções a partir dos anos 1990, isso não significou um aumento na qualidade dos filmes. Para ele, a entrevista é uma saída fácil para o documentarista. As autoras Consuelo Lins e Claudia Mesquita explicam o posicionamento de Bernardet no livro *Filmar o Real* (2008).

Entre as consequências estéticas desse sistema estariam a dominância do “verbalizável”, a fraca capacidade de observação de situações reais em transformação, a repetição de uma mesma configuração espacial (aquela típica da entrevista), a ausência de relações entre os personagens — em função do enfoque centrado na interação entre cineasta e entrevistado. Bernardet observa também que tal relação, por sua vez, ainda se atém à dicotomia clássica sujeito-objeto. (LINS e MESQUITA, 2008, pp. 30 e 31)

Apesar disso, optamos por basear o filme no sistema de entrevistas, conscientes do desgaste deste método. Como dito anteriormente, Fernão Ramos (2008) caracteriza o documentário como uma narrativa estabelece asserções sobre o mundo. *Cabeça, tronco, rodas* tem proposições claras: questionar a dependência do uso dos carros. É quase panfletário. Acredito que a maneira mais objetiva de transmitir as asserções que estabeleço acerca do mundo, sobretudo acerca das questões urbanas, ainda é por meio de entrevistas, principalmente como alguém estreante na área.

Três nomes vieram à minha cabeça. Paulo César Marques, professor da UnB, além de ser doutor em transportes, é também militante pela mobilidade urbana. Aldo Paviani, renomado geógrafo que dedicou parte de sua vida para pesquisar as relações de segregação social existentes em Brasília, sobretudo quando se fala na ocupação do espaço urbano – pesquisa intimamente ligada à questão da mobilidade. José Carlos Coutinho, por fim, que conhece como poucos cada detalhe do Plano Piloto de Lúcio Costa e, entusiasta que é de Brasília, poderia equilibrar e diminuir um tom mais crítico que porventura o filme adquirisse.

Mais tarde, foi-nos sugerida a participação de um cadeirante, Oldemar Barbosa, usuário do transporte público, que sofre com os problemas de acessibilidade em Brasília.

Nas primeiras reuniões com a equipe, decidimos que as gravações durariam uma semana e seriam feitas sempre na parte da manhã, porque todos trabalhávamos durante a tarde. Nosso cronograma previa filmagens de 29 de setembro a 4 de outubro. Contudo, dois motivos nos forçaram a adiantar os planos em uma semana: as previsões do tempo indicavam chuva para as datas planejadas, o que inviabilizaria o processo, visto que todas as gravações aconteceriam em espaço aberto, expondo os equipamentos a risco; e no dia 22 de setembro, exatamente uma segunda-feira antes, seria comemorado o Dia Mundial Sem Carro, data simbólica para começarmos a gravar.

Quanto aos equipamentos, os membros da equipe disponibilizaram três câmeras DSLR, um tripé, um *shoulder* – para apoiar a câmera sobre os ombros e

tentar estabilizar mais a imagem nas filmagens em movimento – e um mixer de áudio, além de cartões de memória. Da Faculdade de Comunicação, pegamos mais um tripé e microfones de lapela e *boom*. Emprestado de amigos, conseguimos outro *shoulder*, uma câmera GoPro, para as cenas com o ciclista, e mais microfones.

Uma semana antes da nova data das gravações, os meteorologistas voltaram a anunciar chuva para os dias que planejávamos filmar. Pensamos em alternativas para garantir a segurança dos equipamentos e procuramos referências em filmes como *Recife Frio* (2009) sobre de que formas a chuva poderia somar à estética do documentário. Contudo, apesar de algumas ameaças, nem naquela semana nem na semana seguinte choveu.

### **3.2 Produção**

Em comemoração ao Dia Mundial Sem Carro, grupos ativistas pelas questões urbanas no Distrito Federal, como o Movimento Nossa Brasília e a ONG Rodas da Paz, organizaram a montagem de uma “vaga viva” no Setor Comercial Sul. Trata-se, como depois explicou a entrevistada Renata Florentino, que coordenava o evento, de uma intervenção temporária em uma vaga de estacionamento a fim de mostrar que atividades poderiam acontecer naquele espaço se ele não fosse ocupado por um carro. É uma contraposição às chamadas “áreas mortas”, conceito do urbanismo que define espaços onde não há interação humana, em que existe uma concentração de uso apenas em horários comerciais e que depois ficam abandonados, como é o caso dos estacionamentos. A vaga viva busca ocupar esse espaço destinado para carros com uma espécie de “praça instantânea”. Os organizadores colocam bancos, sofás, mesas, livros ou outros objetos que estimulem a interação e a convivência entre as pessoas em um local que seria ocupado por um veículo. Quando a intervenção é temporária, é chamada de “vaga viva”. Quando o espaço deixa de ser designado a um estacionamento e a população pode ocupá-lo permanentemente, é chamado de *parklet*. Na ocasião, foram tomadas três vagas de estacionamento com autorização do Departamento de Trânsito do Distrito Federal.



O evento começaria às 7h. Chegamos às 6h, a fim de podermos nos preparar com calma e capturar os momentos de montagem da vaga viva. Devido aos esforços empenhados, à aglomeração de pessoas e à presença da imprensa que registrava o acontecimento fora do usual, sobretudo no Setor Comercial Sul, local conhecido pela falta de vagas de carro, não conseguimos fazer a entrevista com Renata Florentino em movimento. Entrevistamo-la, então, parados.

Renata explicou<sup>7</sup> que o Setor Comercial Sul, embora seja conhecido pela falta de vagas de estacionamento, possui uma grande demanda de calçadas para pedestres, uma vez que, segundo ela, é o lugar com maior concentração de pessoas circulando ao longo do dia depois da Rodoviária do Plano Piloto. Por isso, para Renata, a prioridade deveria ser dar espaço para os que andam por lá a pé.

Ela enfatizou que é urgente fazer uma reflexão sobre o estilo de vida que levamos, uma vez que, segundo ela, as pessoas ficam a cada dia mais sedentárias, deixando de caminhar mesmo por trajetos curtos. Renata acredita que devemos utilizar menos o carro porque ele é um meio de transporte muito poluente, que depende de combustíveis fósseis, é uma máquina ineficiente (80% da energia gerada em seu motor é perdida) e ocupa muito espaço.

Para resolver o problema da mobilidade no Distrito Federal, ela acredita ser necessário transformar o desenho viário da cidade e melhorar o sistema de transporte público, porque, caso contrário, as pessoas não vão se atentar para a diminuição da dependência do carro.

Por fim, Renata ressaltou que uma das raízes do problema da mobilidade urbana nas grandes cidades é a concentração de empregos no centro, sobretudo no Plano Piloto, e a especulação imobiliária, que aumenta o preço das moradias e impede que as pessoas vivam próximas a seus trabalhos, obrigando-as a se deslocar diariamente por longas distâncias durante horas. Enquanto o sistema for mantido assim, a única maneira de desafogar o trânsito e oferecer mais qualidade de vida a quem mora longe é com transporte público de alta capacidade sobre trilhos, os metrô e VLTs.

---

<sup>7</sup> A transcrição completa do depoimento de Renata Florentino está no Apêndice 6.1.7

Depois da conversa com Renata, descobrimos que Marina Silva, então candidata à Presidência da República, iria ao local assinar um termo de compromisso pela mobilidade urbana com ciclistas. A concorrente pelo PSB, naquele momento, conquistava altas pontuações nas pesquisas e tinha chances de se consagrar presidente. Caso conseguíssemos algum depoimento dela acerca da mobilidade urbana e se ela de fato ganhasse as eleições, teríamos uma Presidente da República em nosso filme. Entretanto, nenhuma das duas coisas aconteceu: Marina chegou cercada por dezenas de jornalistas e militantes, impossibilitando qualquer entrevista, e não conquistou o cargo ao qual tentava se eleger.

Após o evento, aproveitamos o Setor Comercial Sul para fazer várias imagens dos pedestres circulando pela região.

Por volta de 10h da manhã, fomos encontrar Ana Paula Borba. A ideia era dar um passeio com ela pela Asa Norte. Seria nossa primeira entrevista em movimento. Usamos duas câmeras: Lucas Gesser fez um plano mais fechado na entrevistada, enquanto Isabelle Araújo fez um plano mais aberto, enquadrando também a mim e, frequentemente, os outros membros da equipe, como André Ribeiro e o próprio Lucas.

Mesmo com todas as nossas conversas durante a pré-produção, só descobrimos no momento das filmagens que Ana Paula acabara de concluir seu doutorado no Programa de Pós-Graduação em Transportes da Universidade de Brasília, sob orientação de outro entrevistado, o professor Paulo César Marques. A descoberta se mostrou excelente: ela falou sobre suas vivências ao longo dos 13 anos de andanças por Brasília com um forte embasamento teórico.

Ana Paula Borba deixou o Pará em direção ao Distrito Federal aos 24 anos de idade. Por aqui, a então estudante, sem dinheiro para manter um carro, locomovia-se basicamente a pé para qualquer lugar, maneira que ela acredita ser a principal para conhecer a fundo uma cidade. Desde então, nem ela nem o marido quiseram ter um automóvel – fato que gera estranhamento entre as pessoas, pontuou.

Ana Paula explicou<sup>8</sup> o conceito de Síndrome de Brasília, criado pelo arquiteto dinamarquês Jan Gehl, que define as cidades planejadas para serem bonitas vistas do alto mas que não são funcionais na escala dos pedestres. Esse foi o principal ponto da entrevista com a doutora: o descaso dos que planejam o espaço urbano com aqueles que vivenciam a cidade na prática.

O fato de Brasília ser tombada – e, por isso, ser difícil alterar o espaço urbano – desagradou a Ana Paula. Sua vontade maior seria desativar o Eixão. Ou, se isso for impossível, pelo menos alterar sua estrutura. Para ela, ter uma via cortando a cidade dificulta a locomoção das pessoas que andam a pé e quase impossibilita o atravessamento do Plano Piloto, uma vez que os pedestres precisam passar por uma passarela subterrânea geralmente mal iluminada e perigosa. A solução: alterar a via, de modo que as pessoas a atravessem normalmente, como uma rua qualquer, por cima, e os carros, no momento da travessia dos pedestres, sejam deslocados para baixo, em um túnel, já que possuem motores e podem subir e descer facilmente.

O trecho de Simone de Beauvoir sobre a existência da rua em Brasília agradou Ana Paula, que concordou com a inexistência do encontro no Distrito Federal. Ela vê a rua por aqui somente como o espaço que os carros utilizam para chegar de um ponto a outro da cidade.

A conversa durou cerca de 40 minutos e experimentamos algumas dificuldades de entrevistar pessoas entrevistadas em movimento. Precisamos fazer algumas pausas para que o técnico de som, André Ribeiro, pudesse descansar um pouco o braço, que ficava levantado ininterruptamente sob o sol quente. Além disso, o tremido câmera, apesar de esperado, causou um pouco de estranhamento, porque, mesmo com os *shoulders* para tentar estabilizar, as imagens tremiam muito. Contudo, continuamos a sustentar isso, por achar importante experimentar a linguagem e não se render à rigidez da imagem estática – ou, como brincava Isabelle, à “ditadura do tripé”.

Para o segundo dia de gravações, a terça-feira, tínhamos programada apenas uma entrevista. Era a vez do urbanista e professor emérito da Universidade

---

<sup>8</sup> A transcrição completa do depoimento de Ana Paula Borba está no Apêndice 6.1.2

de Brasília José Carlos Coutinho. Durante mais de uma hora de conversa em um trajeto de sua casa, na Asa Sul, até a passarela subterrânea do Eixo Rodoviário, atravessando-a e voltando ao ponto de origem, conversamos sobre o planejamento de Brasília, a especulação imobiliária e os problemas no transporte público. O esquema foi o mesmo: duas câmeras, uma fechada no entrevistado e outra mais aberta.

Coutinho começou explicando<sup>9</sup> que se locomove pela cidade como a maioria dos brasilienses: de carro. Não por vontade própria, ressaltou, mas pela deficiência do transporte público do DF, que é controlado por empresas sem qualquer zelo pela população.

Depois, explicou a estrutura das unidades habitacionais pensadas por Lúcio Costa. Essas unidades, no plano original, teriam comércios básicos, como padarias, farmácias e barbeiros, além de escola, cinema e igreja, para onde os habitantes poderiam se deslocar a pé. Estes estabelecimentos seriam virados para as quadras residenciais. Entretanto, as fachadas principais depois voltaram-se para a rua, para que as lojas fossem vistas pelos que passavam de carro.

Coutinho, com grande admiração, falou que foi uma sorte Brasília ter caído nas mãos de Lúcio Costa e lembrou que foi o urbanista francês radicado no Brasil quem trouxe para cá os ideais (e, depois, a própria pessoa) de Le Corbusier, pai do Modernismo na arquitetura. “Parece bruxaria ele ter desenhado da cabeça uma cidade que não existia e que 50 anos depois nós estamos aqui dentro dela”, brincou.

O professor fez questão de ressaltar que Lúcio Costa não tem culpa pelos problemas existentes hoje em Brasília. Para ele, a dinâmica urbana é um processo de transformação constante e é necessária uma ação contínua para ajustar a cidade às mudanças que ocorrem todos os dias. Esse processo de revisão contínua não aconteceu em Brasília, segundo ele, e, por isso, os problemas do planejamento urbano devem ser colocados sob nossa responsabilidade, a responsabilidade de quem vive e de quem governa Brasília hoje, e não de quem a pensou há mais de 50 anos.

---

<sup>9</sup> A transcrição completa do depoimento de José Carlos Coutinho está no Apêndice 6.1.4

A observação de Simone de Beauvoir não agradou o arquiteto. Para Coutinho, Brasília possui outra concepção de espaço público e não deve ser comparada a cidades mais antigas, com séculos de ocupação urbana, como o Rio de Janeiro, Paris e Roma, uma vez que Brasília parte de um paradigma diferente, de uma ruptura com o modelo de cidade tradicional. Nos outros locais, segundo ele, a rua se configura como um espaço unidirecional, enquanto em Brasília os vãos dos pilotis e os grandes espaços abertos permitem uma liberdade tão grande de deslocamento que as pessoas não conseguem compreendê-la bem. “Brasília é a expressão urbana da mais completa liberdade de movimento”, definiu.

O terceiro dia de filmagens foi o mais agitado. Precisávamos estar às 4h40 na casa de Izaías da Silva em Santa Maria. Saímos do Plano Piloto, a equipe toda no carro de Lucas, às 4h. Perdemos a entrada da cidade e nos atrasamos 20 minutos, o que desagradou o entrevistado. Lucas levou o veículo de volta para o Plano e o restante da equipe acompanhou o trajeto de Izaías até o trabalho.

Saímos da casa dele enquanto ainda era noite e andamos por cerca de dez minutos até a parada de ônibus. Quando chegávamos lá, o ônibus estava passando e precisamos correr para pegá-lo. Era uma linha alimentadora, que nos levou até o Terminal de Santa Maria. Lá, duas filas se formavam: uma mais rápida, de pessoas que não se importavam em fazer o percurso a pé, e outra daqueles que, como Izaías, preferiam aguardar um pouco mais para irem sentados. Enquanto esperávamos, o dia começou a amanhecer e a alvorada colorida, típica da época de seca, permitiu que registrássemos algumas das imagens mais bonitas do filme.

Figura 2: Amanhecer no Terminal Rodoviário de Santa Maria



Fonte: Quadro de filmagem realizada por Amanda Lavenère

O número de veículos saindo do terminal era alto, e algumas pessoas na fila disseram que era só porque estávamos ali registrando tudo. Seu Izaías já havia alertado que provavelmente as pessoas diriam isso e que teriam muito a reclamar quando vissem algumas câmeras.

Pegamos o ônibus às 5h40. Izaías falou<sup>10</sup>, principalmente, sobre como era absurdo sequer cogitar morar no Plano Piloto. Outras pessoas no veículo logo se voluntariaram a falar sobre como o Governo, após a implementação do Expresso DF, que liga apenas o terminal de Santa Maria à Rodoviária, tirou outras linhas que conectavam a cidade a outros pontos de Brasília. Uma pessoa que antes pegava um só ônibus para ir trabalhar, agora precisaria pegar três: um de casa para o terminal, outro do terminal para a Rodoviária do Plano Piloto, e outro da Rodoviária para seu destino. Filmamos o veículo cheio e, novamente, fomos favorecidos pelo amanhecer, que possibilitou a captura de imagens bonitas do ônibus em movimento.

---

<sup>10</sup> A transcrição completa do depoimento de Izaías da Silva está no Apêndice 6.1.3

Gravamos também na Rodoviária quando chegamos por lá. Contudo, procuramos planos mais universais, fechando em ônibus e em pessoas em filas, uma vez que o local já foi bastante retratado no cinema brasileiro.

Às 9h, encontramos Aldo Paviani. Como tínhamos outra entrevista logo depois, não poderíamos arriscar gravar em movimento, porque vimos, nas experiências anteriores, que isso leva tempo. Conversamos com o pesquisador em uma parada de ônibus na SQN 202.

Paviani, logo de início, soltou a frase que dá título a este trabalho: “[Brasília é] uma cidade onde o homem tem cabeça, tronco e rodas.”

O entrevistado falou<sup>11</sup> sobre seu objeto de estudo, a concentração de empregos no Plano Piloto, que, assim como Renata Florentino também havia dito, é uma das raízes para o problema da mobilidade urbana. Segundo ele, 48% das oportunidades de trabalho estão no Plano, onde vive apenas 8,2% da população. Essas vagas são supridas por pessoas que se deslocam de longe até um ponto central.

Ele lembrou que a cidade já começou segregando quando criou Taguatinga, em 1958, antes mesmo da inauguração da nova capital, porque os operários não deveriam viver na cidade que construíram. É o que chama de segregação planejada: com o tempo, continuaram a criar maneiras de manter as pessoas longe do Plano. Ele afirmou ser necessário um trabalho extensivo do governo para resolver o problema de habitação no DF, com oportunidades de trabalho próximas a essas moradias.

Aldo Paviani, contudo, é otimista. Assim como Coutinho, ele acredita que a cidade ainda é bastante nova e por isso ainda há tempo para resolver muitos desses problemas. Para o geógrafo, Brasília ainda está na infância sob o ponto de vista urbano, mas, em breve, os avanços tecnológicos vão propiciar transformações sociais, melhorando o sistema de transporte e descentralizando a cidade. Para ele, ainda veremos uma democratização dos bens e os operários poderão, finalmente, entrar nos prédios que construíram. Por esse otimismo, ele também discorda das proposições feitas por Simone de Beauvoir.

---

<sup>11</sup> A transcrição completa do depoimento de Aldo Paviani está no Apêndice 6.1.1

Mais tarde, fomos à Universidade de Brasília encontrar o professor Paulo César Marques. A ideia era entrevistá-lo dentro de um Grande Circular<sup>12</sup>, enquanto rodávamos pelo Plano Piloto. Entretanto, ele estava atarefado e não poderíamos demorar muito. Escolhemos, então, outro ponto de parada de ônibus para gravar.

Marques explicou<sup>13</sup> que a densidade populacional de Brasília é baixa, comparado a outras capitais, e que isso dificulta a criação de qualquer sistema em rede, como de distribuição de água, coleta de esgoto e transporte público, entre outros. Mesmo em Águas Claras, que possui a maior verticalização do DF, essa concentração é mais baixa, segundo ele, do que a registrada em bairros como Copacabana, no Rio de Janeiro. Desta maneira, a organização do espaço urbano dificulta a criação de sistemas de transporte coletivo. Por isso, os governantes se acomodam a esse discurso de que é complicado melhorar o transporte no DF, em vez de usarem as dificuldades como estímulo para resolver o problema.

Não existe nenhuma cidade do mundo que consiga suportar um número excessivo de carros, principalmente pelo espaço que os veículos ocupam, na visão do professor. Ele explicou que, no transporte público, o assento utilizado por uma pessoa fica circulando o dia todo pela cidade e será usado por outros. Nos carros, isso não acontece. Geralmente, apenas uma pessoa se locomove em um carro que pode abrigar cinco – a média no Distrito Federal, de acordo com o pesquisador, é de 1,2 pessoas por carro. Quando o motorista estaciona o veículo, os cinco assentos ficam parados, ocupando um estacionamento em via pública, que foi construído com os impostos também de pessoas que não possuem carros. Uma apropriação individual do espaço público.

Para resolver o problema do transporte, constrói-se mais vias. Um erro, na opinião do professor, que usa uma analogia para explicar o pensamento: construir vias para resolver o problema do tráfego é o mesmo que afrouxar o cinto para resolver o problema da obesidade. Ele acredita que criar facilidades para os usuários de carros pode nos prender ao atual modelo de mobilidade e manter a cidade em função da circulação e do estacionamento dos veículos.

---

<sup>12</sup> Linha de ônibus que circula nas principais vias da Asa Sul e da Asa Norte, ligando os dois bairros

<sup>13</sup> A transcrição completa do depoimento de Paulo César Marques está no Apêndice 6.1.6



Marques deixa claro que não é possível fazer restrições ao uso de carros sem melhorar o sistema de transporte público. Contudo, ele explica que também não adianta melhorar o transporte sem restringir o uso dos carros. As duas coisas devem acontecer paralelamente. Isso se dá porque, como quem paga o transporte público é o passageiro, é preciso que as pessoas migrem para este sistema para financiar as melhorias.

A preço das passagens de ônibus é proibitivo na visão de Paulo César Marques, principalmente porque exclui as pessoas das atividades de lazer, uma vez que elas possuem um vale transporte que só cobre o deslocamento entre a casa e o trabalho. Ele exemplifica: um morador de Planaltina, por exemplo, que quiser levar a família toda para fazer um programa supostamente gratuito, como passear no Parque da Cidade, não vai conseguir cumprir seu plano se precisar pagar duas passagens de ida e duas de volta para cada membro da família. Por isso, a Tarifa Zero seria uma solução, na visão do professor.

Para ele, a priorização do transporte público é uma forma de justiça social, porque quem possui carro pode optar por andar de ônibus, caso um dia o transporte melhore, enquanto a maior parte das pessoas que utiliza o transporte público não pode fazer essa opção e não tem outra maneira de se locomover.

Na quinta-feira não havia nada planejado para que a equipe descansasse, visto que precisaram acordar às 3h no dia anterior. Na sexta-feira, fomos ao Guará encontrar o ciclista Mauro Burlamarqui, antes de partir para o trabalho no Plano Piloto. Fizemos duas entrevistas com ele: uma, mais longa, antes de sair pedalando, e a outra quando ele chegou ao seu destino, para dizer como havia sido o percurso. Entre as duas entrevistas, uma câmera acoplada em seu capacete gravou todo o trajeto.

Burlamarqui explicou<sup>14</sup> que anda de bicicleta desde criança e que, por isso, não foi complicado começar a ir trabalhar pedalando. Ele acredita que ainda falta uma consciência entre os donos de empresas de que devem investir em infraestrutura, como bicicletários e vestiários, para que os funcionários que possam

---

<sup>14</sup> A transcrição completa do depoimento de Mauri Burlamarqui está no Apêndice 6.1.5

se locomover com esse meio de transporte, porque eles terão mais disposição, menos problemas de saúde e menos estresse.

Assim como os outros entrevistados, Burlamarqui explicou que não há um discurso contra os carros, mas sim a favor de um uso racional desses veículos, que são violentos, caros e poluentes. O carro tem suas facilidades, porém, se há uma estação de metrô por perto ou uma linha de ônibus que passe em um horário satisfatório, devemos optar por esses meios de transporte, na opinião dele.

O último entrevistado da semana foi Oldemar Barbosa, um cadeirante que que se desloca de metrô diariamente de Águas Claras, onde mora, até o Setor Bancário Sul, onde trabalha. Barbosa desce na estação Galeria e deveria gastar menos de dez minutos atravessando a Galeria dos Estados para chegar a seu destino. Entretanto, não há rampas de acesso e ele é obrigado a dar a volta e passar pela rua, dividindo o espaço com carros que passam em alta velocidade. Tais desvios fazem com Oldemar gaste o dobro do tempo para fazer seu deslocamento.

Durante o trajeto, flagramos uma série de veículos em estacionamentos irregulares, que impediam o acesso de Barbosa e obrigavam-no a fazer um percurso ainda maior para contornar essas barreiras. Ele se mostrou incomodado com o egoísmo de quem parava nesses locais e afirmou que isso só acontecia porque as pessoas não sofriam essas dificuldades na pele.

Na semana seguinte, saí com Lucas Gesser para fazer imagens da cidade e assim se encerraria a etapa da produção.

### **3.3 Pós-produção**

Comecei o processo de edição com um roteiro que agrupava as falas dos entrevistados por tema. Contudo, o filme ganhava contornos opostos ao que eu havia pensado no início: os “especialistas” comentavam com autoridade acadêmica as cenas vividas pelos “cidadãos comuns”. Sem falar da presença excessiva das “cabeças falantes”, que tornavam o produto monótono.

A fim de se evitar a monotonia dos talking heads, documentários recorrem com frequência ao registro do personagem em ação. Essa ação muitas vezes se revela mais uma atividade, o personagem

encena para a câmera aquelas que seriam suas atividades habituais ligadas ao exercício de vida doméstico ou profissional. Essa estratégia de captar o personagem em atividade serve para criar uma maior dinâmica visual no filme, quebrar o monopólio do enquadramento de entrevista padrão (câmera fixa em plano médio ou primeiro plano) ao inserir uma maior variedade de composições visuais no documentário (planos, enquadramentos). (PUCCINI, 2007, p. 103).

O orientador deste trabalho, Fernando Oliveira Paulino, sugeriu que a montagem fosse feita com outra estrutura narrativa. Um personagem, Izaías da Silva, seria o fio condutor da história. O filme começaria com ele saindo para o trabalho, retrataria seu deslocamento, mostraria suas opiniões sobre o transporte no DF e se encerraria com o trajeto inverso, voltando para casa.

Além disso, daríamos um destaque maior às quatro entrevistas em movimento, conforme mandava o argumento inicial. Mauro Burlamarqui se juntou a José Carlos Coutinho, Ana Paula Borba e Oldemar Barbosa porque sua entrevista era ancorada nas imagens que fizera com a câmera acoplada em seu capacete, no trajeto Guará – Plano Piloto. Os quatro constituíam um grupo de pessoas desfavorecidas em relação ao atual modelo de espaço urbano e de mobilidade: uma pedestre, um idoso, um cadeirante e um ciclista. Cada entrevista tomaria seu lugar no filme e elas não seriam intercaladas umas com as outras.

Por fim, Paulino sugeriu um terceiro eixo, das entrevistas estáticas, feitas com especialistas. A fim de evitar o caráter de autoridade, com uma importância maior do que os outros, eles apareceriam em depoimentos curtos ao longo de todo o filme.

As ideias foram recebidas com entusiasmo por toda a equipe, devido às grandes contribuições que elas trariam à narrativa. Filmamos novamente com Izaías, desta vez voltando para casa. Foi a oportunidade perfeita para fazer uma entrevista mais aprofundada, em que ele comentou o que havia sido dito pelos outros entrevistados.

De volta à ilha de edição, me deparei com um problema. A fala de Simone de Beauvoir, sobre a impossibilidade de existir rua enquanto espaço de convivência em Brasília, quando usada como um elemento externo, proposto para os entrevistados pelo documentarista, naturalmente permitia assimilar que aquele

discurso era meu, do autor do filme. Embora a ideia, desde o início, fosse não esconder minha parcialidade na luta pela mobilidade urbana, eu não concordava integralmente com o trecho de Beauvoir e, por isso, não poderia assumir para mim uma fala tão forte, sem estar certo de querer sustentá-la. Por isso e pela carga negativa que o parágrafo traria para o filme, decidi excluí-lo do corte final.

Como usávamos quase sempre uma câmera mais aberta, minha figura e a de outros membros da equipe era recorrente dentro do enquadramento, muitas vezes, sem querer. Depois, achamos a ideia interessante, porque, como o espectador não está acostumado, isso pode despertar sua atenção e quebrar possíveis momentos de monotonia. Resolvemos explorar esses momentos. O documentário começa com Seu Izaías andando, ao meu lado, no escuro. Pouco depois, a imagem retrata a equipe correndo ao lado do entrevistado para conseguir alcançar o ônibus. O plano que abre a sequência de Ana Paula Borba começa comigo batendo a claquete e pedindo para o restante da equipe se afastar, porque no momento passava um ciclista pela ciclovia que estávamos.

Prefiro dizer que essa escolha não significa, como ficou conhecido esse processo, de derrubar a quarta parede, a divisão que separa o espectador do que é representado na tela. O nosso objetivo é nem chegar a construí-la ao deixar clara, desde a abertura do filme, a nossa participação no processo.

Figura 3: Equipe aparece em quadro durante entrevista com Oldemar Barbosa no Setor Comercial Sul



Fonte: Quadro de filmagem realizada por Isabelle Araújo

Figura 4: Equipe aparece dentro de quadro durante com Aldo Paviani entrevista na Asa Norte



Fonte: Quadro de filmagem realizada por Isabelle Araújo

Para evitar ainda mais o excesso de planos de pessoas falando, procurei usar bastante o áudio das entrevistas acompanhado de outras imagens, sem a figura do entrevistado falando. Essa é uma prática comum aos documentários contemporâneos, de acordo com Lins e Mesquita (2008).

Nota-se uma tendência à exploração dos depoimentos como vozes over, sem reproduzir a cena da entrevista. No plano sonoro, portanto, as falas dos personagens são usadas como “narração”, através da montagem de fragmentos de narrativas. No plano da imagem, temos ensaios visuais que elaboram a experiência dos moradores das localidades, valendo-se de um corpo-a-corpo com imagens de ambientes e do cotidiano, segundo parâmetros plásticos de elaboração e composição (imagens captadas, muitas vezes, em diferentes formatos – super-8, digital, 16mm –, em cor e preto-e-branco sem purismo). Imagem e som não se subordinam, mas dialogam, sugerindo relações intrigantes, pouco óbvias. (LINS e MESQUITA, 2008, pp. 66-67)

Outro recurso bastante explorado na montagem foi a tremura da câmera. A trepidação, natural e difícil de ser evitada com os poucos recursos que tínhamos, se mostrou uma excelente saída para criar uma continuidade entre planos. Quando eu corto um plano que tremia em um movimento da esquerda para a direita, por exemplo, e insiro o plano seguinte que faz um movimento parecido, é como se eu criasse uma ilusão de que o cinegrafista é capaz de alterar a realidade com um simples balançar da câmera, como um passe de mágica. Isso deixa os cortes menos secos, mais naturais e mais fluidos.

Possuía horas de material bruto de qualidade, principalmente quanto ao conteúdo das entrevistas, sempre bastante elucidativas. Por isso, foi difícil delimitar o que deveria ou não entrar em um filme com tempo reduzido, cerca de 20 minutos. As primeiras versões de *Cabeça, tronco, rodas* contavam com muito conteúdo e pouco espaço para a observação. Precisei, então, fazer uma triagem do que valeria a pena entrar, desapegando-me de falas boas dos entrevistados em razão de momentos de silêncio, para respeitar o tempo certo dos planos e o ritmo que queria para o filme. Um exemplo disso é como o filme se encerra. Izaías da Silva comenta como gostaria de morar próximo do trabalho, e conta que sua mulher trabalha a dez minutos de casa. Vários entrevistados falam sobre como é importante

desconcentrar os empregos dos centros, do Plano Piloto, para que as pessoas não precisem mais se deslocar por horas do trabalho para casa. Contudo, achei que, seguindo a linha de raciocínio que tivemos ao longo de todo o processo do filme, não era necessário que um “especialista” comprovasse o que Izaías vive no cotidiano. A fala e a angústia clara que as palavras que ele dizia expressavam me pareceram suficientes para que percebêssemos como o problema é grave.

Por fim, no mesmo pensamento de não querer dar mais importância aos acadêmicos, preferi creditá-los somente ao final do filme. Apenas o nome, sem informar a profissão ou o cargo que ocupam. Isso permite que o espectador apreenda o que achar necessário e não sinta que alguma passagem é mais importante que outra porque foi dita por um pesquisador. Acredito que nenhuma fala do filme seja mais inteligente que outra.



#### 4. Conclusão

Não tenho um carro e uso o transporte público diariamente. Esse é um dos motivos que me motivaram a fazer este documentário. Contudo, é importante ressaltar que moro no Plano Piloto e que, por isso, consigo pegar ônibus com relativa facilidade, o que acaba restringindo minha visão do problema. Ao longo da realização deste trabalho, porém, tive contato com pessoas que pesquisam e vivenciam a fundo as dificuldades de locomoção no Distrito Federal. Entre tantos exemplos, destaco que conhecer mais da realidade de Izaías da Silva e conversar com Aldo Paviani me mostrou o quão grave é a concentração de empregos na área central de Brasília; Paulo César Marques me fez entender que Tarifa Zero é uma bandeira não só possível como urgente; e Ana Paula Borba me despertou anseios enquanto pedestre que eu nem sabia que poderia ter, como a reivindicação por mais áreas para pedestres.

Apesar de meus esforços, receio não ter conseguido neutralizar as diferenças entre “especialista” e “personagem”. A ideia inicial era colocar todos com a mesma autoridade para falar sobre o assunto, mas algumas falas se destacaram e ganharam mais espaço no corte final, como no caso da entrevista com o professor Paulo César Marques.

Além disso, temo que, devido ao meu pouco conhecimento tanto do audiovisual quanto das questões urbanas, eu tenha tentado abarcar muitos assuntos ao mesmo tempo, enquanto talvez fosse melhor focar em algum ponto da discussão da mobilidade urbana e aprofundá-lo. Possuía longas horas de material captado, talvez suficientes para montar um longa-metragem, e condensar tudo isso em apenas 20 minutos foi uma tarefa complicada.

Fazer um filme com pouca experiência e praticamente sem recursos certamente teria sido impossível sem a ajuda de amigos. O processo de *Cabeça, tronco, rodas* deixou ainda mais claro para mim a importância de se trabalhar em conjunto, mostrou como as coisas tendem a funcionar melhor quando as pessoas compartilham de um mesmo ideal. Estar entre amigos, entre pessoas em que se confia, torna qualquer processo mais agradável.



Isso não se restringe ao audiovisual. A luta pela democratização da cidade está intimamente ligada ao ideal de colaboração. Assim, pretendo impregnar *Cabeça, tronco, rodas* do mesmo espírito. Além dos meios tradicionais, como festivais de cinema e canais de televisão, pretendo disponibilizar o documentário completo na internet, com licenças que permitem a distribuição sem fins lucrativos, por acreditar que o conhecimento e a cultura devem ser compartilhados livremente. Isso permite o trabalho ter um alcance muito maior, podendo inclusive circular por grupos de discussão sobre mobilidade urbana e entre entusiastas do assunto.

## 5. Referências

### 5.1 Bibliográficas

BEAUVOIR, Simone de. **A força das coisas**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2010.

COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: GDF, 1991.

ESCUDERO, Garcia. **Cine social**. Madri: Taurus, 1958.

GEHL, Jan. **Cities for people**. Washington: Island Press, 2010.

IKEDA, Marcelo. Existe cinema independente no Brasil?. In: IKEDA, Marcelo e IRAZÁBAL, Clara. **Da Carta de Atenas à Carta do Novo Urbanismo. Qual seu significado para a América Latina?** Vitruvius. Arqutextos, 2001. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/02.019/821>>. Acesso em 17 set. 2014.

IKEDA, Marcelo; LIMA, Dellani. **Cinema de garagem: um inventário afetivo do jovem cinema brasileiro do século XXI**. Rio de Janeiro: WSET Multimídia, 2011.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

LINS, Consuelo; MESQUITA, Cláudia. **Filmar o real: sobre o documentário brasileiro contemporâneo**. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.

LINS, Consuelo. O filme dispositivo no documentário brasileiro contemporâneo. In: **Sobre fazer documentários** / Vários autores. – São Paulo: Itaú Cultural, 2007. Disponível em < <http://www.itaucultural.org.br/bcodemidias/000484.pdf>>. Acesso em 18 nov. 2014.

MIGLIORIN, Cezar. **Ensaio no real: o documentário brasileiro hoje**. Rio de Janeiro: Azougue editorial, 2014.

NICHOLS, Bill. **Introdução ao Documentário**. São Paulo: Papirus, 2012.

RAMOS, Fernão Pessoa. **Mas afinal... o que é mesmo documentário?** São Paulo: Senac, 2008.

SOARES, Sérgio José Puccini. **Documentário e roteiro de cinema:** da pré-produção à pós produção. 2007. 236 f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Multimeios, Instituto de Artes, Universidade de Campinas, Campinas, 2007.

## 5.2 Filmográficas

A CIDADE É UMA SÓ? Direção de Adirley Queirós. Brasil, 2012. 133 minutos.

À MARGEM DA IMAGEM. Direção de Evaldo Mocarzel. SP Filmes de São Paulo. Brasil, 2003. 72 minutos.

CONTERRÂNEOS VELHOS DE GUERRA. Direção de Vladimir Carvalho. Vertovisão. Brasil, 1991. 153 minutos.

DO OUTRO LADO DA SUA CASA. Direção de Marcelo Machado, Paulo Morelli e Renato Barbieri. Olhar eletrônico. Brasil, 1985. 19 minutos.

INESPAÇO. Direção de Flora Egécia. Brasil, 2013. 12 minutos.

URBANIZED. Direção de Gary Hustwit. Swiss Dots. Estados Unidos e Reino Unido, 2011. 85 minutos.

## 6. Apêndices

### 6.1 Depoimentos<sup>15</sup>

#### 6.1.1 Aldo Paviani

*Eu sou Aldo Paviani, professor emérito da UnB. Completei 80 anos e sou geógrafo, com especialidade em geografia urbana. Eu moro em Brasília.*

*O Distrito Federal tem um arcabouço de estado e de município, então você tem o Distrito Federal urbano e o Distrito Federal rural, onde está o município de Brasília. O meio urbano é constituído pelas 31 regiões administrativas, tendo como centro da cidade o Plano Piloto de Brasília. Os demais núcleos, eu considero como sendo bairros, ou até subúrbios, quando são mais distantes. A cidade se constituiu de uma forma polinucleada, então ela está espaçada no território de modo pontual, o que complica a questão dos transportes.*

*Eu me locomovo sempre de automóvel, de carro. É difícil usar ônibus porque você não tem o trânsito transversal, e eu precisava de uma linha que fizesse a transversalidade. Por exemplo, das quadras 400 para as quadras 900, você não tem como se locomover a não ser pegando um ônibus para a Rodoviária e tomando outro no sentido linear de novo. Todo o trânsito é linear por falta de uma concepção transversal.*

*No caso do Plano Piloto, diferente de Taguatinga, por exemplo, há essa linearidade expressa no Plano Piloto do Lúcio Costa. Você tem o Eixo Rodoviário norte-sul e você tem o Eixo Monumental, que vai da Rodoferroviária até o Palácio do Planalto, que também é linear.*

*Brasília foi pensada, como eu sempre me refiro, como uma cidade onde o homem tem cabeça, tronco e rodas. Só que muitas rodas, para poder ter locomoção. E nunca foi pensada uma maneira de você descentralizar as*

---

<sup>15</sup> Optei por não transcrever o depoimento de Oldemar Barbosa porque praticamente a conversa toda foi acerca do que víamos pelo caminho. Uma transcrição do que foi dito verbalmente por Barbosa pouco ou quase nada corresponde a nossa entrevista.

*oportunidades de trabalho para não confluir tudo no Plano Piloto. A Codeplan<sup>16</sup> fez um estudo e revelou que 48% das oportunidades de trabalho estão localizadas no Plano Piloto, que detém apenas 8,2% da população. As vagas todas são supridas por pessoas que se deslocam, às vezes, de longas distâncias, como do Gama, Planaltina, Brazlândia, Ceilândia, enfim, para ter emprego aqui. E as cidades satélites, que são 92% da população, oferecem apenas 52% das oportunidades de trabalho. Então, quem mora em cidades satélites não tem onde trabalhar perto da sua residência, dependem de se locomover para chegar ao ponto central, onde estão as oportunidades de trabalho. Você planejou a coalescência urbana fazendo isso.*

*Como toda cidade, como São Paulo, Rio de Janeiro, etc., você tem um ponto central que oferece as oportunidades melhores. Aqui há um agravante, porque você tem o Governo Federal e o Governo Distrital sediados no Plano Piloto. Então, você tem essa confluência de trabalhadores do serviço público no centro da cidade. A cidade tem que ser descentralizada. E o exemplo que eu dou é o do novo centro administrativo do GDF, que vai para um ponto entre Ceilândia e Taguatinga. Mas é insuficiente porque você vai ter de 10 a 15 mil empregos lá, enquanto o setor privado vai continuar no centro.*

*A cidade começou segregando. Por isso que, nos últimos dez, anos eu tenho negado que ela continue planejada. Porque em 1958 você segregou os operários para Taguatinga uma vez que aqui não tinha lugar para colocar os operários – nos prédios das quadras 400 estavam os funcionários de baixo escalão e aqui não cabia operário. Então, os operários foram para Taguatinga. Eles não queriam ir. Ernesto Silva, de quem eu fui inquilino, disse que no Núcleo Bandeirante havia uma revolta já naquela época para depredar o que tinham construído de dia, a bem de ter um lugar para morar com um terreno, uma casa, etc. Então, Juscelino Kubitschek sabiamente autorizou que ele dissesse ao pessoal que eles seriam transferidos para uma cidade nova. Não queriam ir porque era longe, dependiam daquelas gaiolas para serem transportados, caminhões com um pequeno recipiente de madeira em cima, e era muito quente, muita poeira. A*

---

<sup>16</sup> Companhia de Planejamento do Distrito Federal,

*viagem de Taguatinga para cá era mais de hora, porque era estrada de chão batido. Então, você segregou, para começo de conversa, as pessoas que tinham baixo rendimento. E sucessivamente, todos os governos fizeram isso. Já em 1960, criaram o Gama, Guará, Sobradinho. Colocaram anexos em Planaltina, que era pré-existente. Em Brazlândia, que também era uma vila na época. Eu já escrevi a respeito da segregação planejada. Houve uma continuidade no tempo de manter as pessoas em lugares distantes do Plano Piloto, porque aqui não houve reserva de terra a baixo custo para que as pessoas de rendimentos inferiores a três, quatro ou cinco salários mínimos. Houve uma segregação sim. Talvez não intencional, mas fruto de um planejamento que não teve a previsão de uma cidade para todos. Lúcio Costa pensou em cidades satélites depois de o Plano Piloto ser acabado.*

*Hoje você tem um predomínio de pessoas nascidas aqui em relação aos migrantes. Então não são só as pessoas que vêm de fora que dão o problema de habitação, de trabalho etc. Há também pessoas aqui nascidas que querem um lugar para trabalhar, que querem uma moradia. Então, é um trabalho de longo prazo para arrumar tanto o transporte quanto a habitação. A habitação deveria ter prioridade, com um lugar para trabalhar próximo a elas, e não mais núcleos habitacionais, sem ter trabalho próximo, para as pessoas se deslocarem a pé, de bicicleta, desafogando, assim, o trânsito.*

*O privilégio dado ao automóvel é segregador. Agora, quanto ao transporte coletivo, ele é deficiente. Você quase não tem linhas transversais, longitudinais, e não facilita muito o transporte do trabalhador. Dá toda a carga e custos ao trabalhador. Eu tenho escrito que ele paga com cansaço, além de um bilhete que é subsidiado, mas que, em breve, se houver aumento do combustível, vai aumentar de preço.*

*Você não só tem um transporte aqui dentro, como tem um transporte para a área metropolitana de Brasília, que são esses municípios vizinhos que, pejorativamente, a imprensa chama de Entorno. Entorno não existe. É uma unidade espacial que nós na Codeplan e na UnB passamos a denominar “área metropolitana de Brasília”, que são doze municípios com forte fluxo para o Plano Piloto também, ou para outras cidades satélites, como busca por atendimento*

*hospitalar, centro médico, e, sobretudo, trabalho. Mais de 200 mil pessoas se deslocam nesses doze municípios para trabalhar no Plano Piloto, além de buscar serviços básicos que aqui são de melhor padrão.*

*Uma forma de segregar a pessoa que trabalha em cidades satélites é não oferecer serviços de qualidade, até culturais. Taguatinga tinha um cinema, o cine Paranoá. Fechou, agora é um templo, tudo vira templo, templo de religiões pentecostais etc. Praticamente, a cultura das pessoas é uma cultura religiosa, e não uma cultura mais universal, por exemplo, a cultura de museus etc.*

*Mas a cidade ainda vai fazer 55 anos. É de se esperar que, quando ela atinja 60 anos ou 100, todas essas coisas tenham sido melhor disseminadas no território. Porque Brasília é uma cidade diferente em função desses núcleos múltiplos de cidades sem as quais o Plano Piloto não subsistiria, porque é lá que estão os trabalhadores.*

*Eu tenho esperança de que ainda se vai melhorar muito a qualidade de vida aqui e é por isso que a gente escreve, colabora com as coisas que direciona a cidade, com o Planejamento Urbano. É isso que a nossa obra sobre planejamento e urbanismo na atualidade brasileira busca: mudar o ensino de todas as disciplinas que envolvam o urbano, exatamente para mudar a concepção das cidades, olhando para o futuro.*

*Eu acho que o pedestre tem problema. Só agora estão aparecendo as ciclovias para ele andar de bicicleta e há longos percursos a pé, no sol ou na chuva, que dificultam. Eu acho que o pedestre é um sacrificado em função do desenho urbano. As coisas são muito distanciadas, etc. Tem vantagens ambientais porque você tem, por exemplo, as quadras residenciais, bem arborizadas e tudo. Mas se ele não tiver carro ou não tiver paciência de ir à L2 ou à W3 pegar um veículo, ou ir aqui ao Eixinho, ele não se locomove. Porque as coisas são muito centralizadas mesmo para quem trabalha no Plano Piloto.*

*Fora o metrô, que não vem à Asa Norte e só serve para as cidades por onde ele passa, Ceilândia, Samambaia, Taguatinga, Guará. Mas para pessoas que moram na Asa Norte, no Lago Norte, Sobradinho, etc., não há possibilidade de deslocamento por esse veículo importante, que toda cidade tem, que é o trem.*

*Trem suburbano, que aqui no Plano Piloto passa a ser metrô, porque ele é subterrâneo. Para não enfeiar a cidade, foi construído subterraneamente.*

*Em Brasília existe rua, existe esquina. É só olhar. Aquela história de ilha de fantasia é coisa de paulista que não circula a pé, ou não circula de carro em marcha lenta. Porque você tem onde se encontrar. Você tem lugares aprazíveis, como poucas cidades têm, como o Parque da Cidade. Claro que precisam de melhores instrumentos, lugares para se sentar... São raras as ruas que têm um banco. Você vai por exemplo à torre de TV e não vê bancos. Se você está cansado, tem que entrar em uma loja para pedir para sentar um pouco. Lá na fonte luminosa também não tem onde você sentar. As sombras não são hospitaleiras porque você pode ver quilômetros de ruas, onde você pode circular, mas não tem onde sentar, bater papo com outra pessoa etc.*

*Eu acho que Brasília é acolhedora. Todos os turistas que vêm aqui acham as pessoas bastante amistosas. Até os taxistas passaram a falar uma outra língua em função da Copa do Mundo. Nós estamos a caminho.*

*Brasília é acolhedora na medida que faltam elementos de uma cidade de 100 anos. Não dá para comparar São Paulo ou Rio de Janeiro, que têm 500 anos, com uma cidade que ainda está em seu berço. Sob o ponto de vista urbano, Brasília está na infância. Quando dizem que ela é uma balzaquiana, eu rejeito. Não, ela ainda não chegou lá. Ela ainda não está na puberdade urbana. Para mim, uma gestão urbana tem mais de 80 anos. Então, Brasília está engatinhando ainda. Eu acredito que não vou assistir porque o meu braço só alcança 20 anos, talvez, do futuro da cidade. Mas eu acho que ela vai melhorar muitíssimo. Em função de mudança na tecnologia, mudança no sistema de transporte, descentralização com um propósito de tirá-la da exclusão. E uma democratização que ainda não existe dos bens que são socialmente construídos. Porque a cidade, construto, foi um construto de milhares de pessoas. Mas esses milhares não entram nos prédios que construíram. Então quer dizer ela tem que democratizar tudo o que foi construído por esses operários, por nós. Porque eu também sou operário, sou operário da educação, que continua na batalha, agora através da pesquisa. Mas eu acho que a luta tem que ser coletiva e sempre brigar para que o governador*



*que entre seja melhor do que o anterior. Que eles tenham na cabeça que a cidade tem que ser acessível a todos. Pobres ou ricos.*

#### 6.1.2 Ana Paula Borba

*Sou Ana Paula Borba Gonçalves Barros, sou arquiteta e tenho 37 anos. Moro no Plano Piloto de Brasília. Em Brasília, nós temos várias zonas. O Lago Norte, Lago Sul, Octogonal, Sudoeste e o Plano Piloto, que é tombado. E aqui são as asas. Eu moro em uma das asas. Ou seja, na escala bucólica da cidade, em que é agradável caminhar por conta das árvores. Mas tem muitas distâncias, a densidade é muito baixa aqui. E, por exemplo, aqui só tem residência. A gente só chega no comércio quando a gente vai para a parte do comércio local. Então, normalmente, ao longo do dia, essa área aqui é muito vazia. São grandes distâncias que a gente precisa percorrer para alcançar o destino que a gente pretende chegar.*

*O comércio estimula o movimento das pessoas, tem alguns autores que falam disso. Jane Jacobs que foi uma jornalista americana, e o Jan Gehl, que é um arquiteto dinamarquês, por exemplo. Falam que a gente precisa ter diversidade de uso nos espaços para haver diversidade de movimento. Ter muitas pessoas andando, se encontrando. E esse desenho, essa forma urbana, não estimula o movimento das pessoas, o encontro. O que vai atrair as pessoas para cá? Não tem atividade. A atividade é que normalmente atrai pessoas.*

*O Jan Gehl criou inclusive o conceito da “Síndrome de Brasília”. A síndrome de Brasília é você achar que um desenho do alto é bonito, é elegante. Mas quando você vai na escala do pedestre, na escala humana, você não tem encontros. É muito bonito o Plano do alto. Mas quando a gente chega na prática, no dia a dia, que é a escala humana, aí a gente se dá conta de que não basta ser bonito, não basta a estética ser interessante. Planejar do alto e não se utilizar o espaço é muito fácil. Ele sempre enfatiza a escala humana. Se nós pensarmos as cidades a partir da escala humana e só depois analisar o global, eu acho que as cidades seriam mais interessantes para o pedestre. Mas o que se faz normalmente é o contrário. Se planeja a cidade do macro e o micro é esquecido.*

*Ando a pé porque é mais saudável, estou me exercitando. Odeio academia, não gosto de estar em espaço fechado, quero estar em espaço aberto, ver gente, ouvir o barulho dos pássaros. E, infelizmente, dos carros também. Eu gosto de andar, gosto de conhecer a cidade, cada detalhe da cidade. E eu acho que a cidade a gente só conhece na escala humana, na escala do pedestre. A gente de carro não conhece a cidade.*

*O carro não é um problema, o problema é o uso excessivo que se faz dele. É utilizar o carro em pequenas distâncias que se poderia fazer a pé ou mesmo de bicicleta. Todo mundo quer fazer o deslocamento de qualquer lugar para qualquer lugar de carro. É mais cômodo, não vai suar, as pessoas pensam que estão seguras. O que é mais um motivo para eu não ter carro, porque eu acho que carro não é sinal de segurança. Eu acho que dentro de um carro você fica ainda mais refém de bandidos, porque eles querem um carro para fugir. Se tu tiveres a pé ou de bicicleta, é mais difícil o bandido fugir.*

*Fora que a gente tem que pensar que o mundo não vai durar muito tempo se a gente consumir tantos combustíveis fósseis e se houver tanta poluição. Cada um teria que ser sensibilizado com isso. Não é só pensar em mim. O problema das pessoas é elas pensarem só em si. Elas esquecem que todo mundo tem suas demandas. Eu faço um comparativo que um jornalista americano chamado Tom Vanderbilt fez. Ele comparou formigas e gafanhotos. No estudo, ele viu que os gafanhotos, mesmo andando em bando, quando não há comida eles comem uns aos outros. As formigas jamais fariam isso, elas são muito cooperativas, se sentem dentro de um sistema, dentro de uma sociedade. E elas não são individualistas, elas pensam no todo. Eu acho que é isso que falta para a nossa sociedade, a gente pensar que cada um de nós faz parte de um todo. E não que só o que interessa é a minha vida, as minhas prioridades. Todo mundo tem as suas prioridades, a sua vida, e deveríamos pensar nas pessoas, em todo mundo. A nossa sociedade é completamente canibal.*

*O meu pai, quando eu completei 18 anos, virou para mim e disse: quero te avisar que tu podes tirar carteira, mas no meu carro tu não vais tocar. Aí eu olhei pra ele e falei: uai, então para que que eu vou tirar carteira? Se eu não vou usar o*

*carro, não vou tirar carteira. Quando cheguei em Brasília, com 24 anos, eu não tinha dinheiro, estudante, então eu tinha que andar a pé. E aí fui andando a pé. De ônibus eu andava, mas para longas distâncias ou então para atravessar o eixão. Mas, fora isso, eu andava a pé, muito a pé. Eu gosto de movimento. E a proximidade com a rua possibilita você se sentir mais seguro.*

*A rua existe como a ligação e a passagem do carro, não como um espaço de vivência, de utilização. As pessoas não usam a rua aqui em Brasília. Elas passam. Porque elas precisam atravessar. Mas a rua não convida elas para estarem no espaço da rua. Mesmo dentro das quadras, elas são vazias. Eu acho que isso é a característica mais forte de Brasília.*

*Aqui o Plano Piloto é tombado. As pessoas não querem modificar nada. Por exemplo o Eixão. Todo domingo tem o Eixão do Lazer<sup>17</sup>. As pessoas estão ali felizes por poderem usar o espaço público. Ali sim é o momento da rua. Mas por que a gente não poderia enterrar o Eixão? Os carros passariam por baixo, eles têm motor, então eles podem descer e subir com facilidade. Mas por que é que os pedestres têm que descer o túnel? Por que o Eixão não seria um grande parque? Será que não seria muito melhor o atravessamento da cidade? A gente não usaria o carro sempre. O Eixão aos domingos e feriados é o maior exemplo de que a rua pode sim ser utilizada. Basta que deixem.*

*O desenho urbano de Brasília já estimula a alta velocidade. Se você tem uma linha reta e você tem um carro, você quer imprimir a maior velocidade que você puder. Se você não tiver barreiras, como limite de velocidade, fiscalização, não implantar essas impedências ao carro, ele vai se sentir cada vez mais dono da rua. O Eixão é um exemplo claro. Não tem uma parada para os carros ali. Tudo bem, é uma rodovia. Mas está certo uma rodovia cortar uma cidade? Será que está certo isso? A gente tem que se questionar. Tem que pensar é no todo, não só naquelas pessoas que tem o carro. E aquelas que não têm?*

*Em Brasília, as pessoas não estão muito abertas. Tanto que, no transporte público, todo mundo prefere se sentar sozinho, e só depois que não tem nenhum*

---

<sup>17</sup> Evento semanal em que o Eixo Rodoviário, principal via do Plano Piloto, fica fechado para carros.

*espaço sozinho é que as pessoas vão compartilhar o banco. Então, isso é algo muito marcante.*

*Normalmente eu tenho uma pastinha para me proteger do sol. Eu uso protetor, todos os dias, mas eu sempre uso uma pasta para me proteger. O sol incomoda para andar a pé. Mas, no carro, tem pessoas que ficam com um braço só queimado. Então, a gente se adequa. O que mais te incomoda? É o sol? O que mais me incomoda é ficar dependente de um motor. Então, eu prefiro ficar perto do sol, que pelo menos é natural. A gente tem que se adequar. Tem tanto carro que fica preso por conta da chuva. Acho que o maior problema da chuva é no momento de atravessar, quando ficam aquelas poças. Que a minha perna é pequena, eu não consigo vencer e não botar o pé na água. Não é a chuva em si, é a poça, que a culpa é nossa.*

*A escala do pedestre é que eu acho o maior problema. Quando as pessoas falam sobre transporte, é só transporte público. E a escala do pedestre? A calçada adaptada? O cadeirante que vai precisar descer uma rampa? Ou o próprio ciclista que precisa às vezes subir uma calçada? Por que é que as pessoas não pensam na escala do pedestre aqui?*

*Aqui não tem condições, o carro toma conta do espaço, não tem jeito. É isso que eu não entendo. Em uma cidade tombada, tem coisas que não se pode fazer. Mas a invasão do espaço público pelos carros não tem problema. A gente não pode fechar o Eixão para o pedestre passar mas o carro pode tomar conta do espaço que ele quiser, que não tem problema. A escala humana, do pedestre, é ignorada completamente. E o pior de tudo: o caminhar é feito desde a criação e o surgimento da humanidade. O carro, não, é muito recente. Por que a gente dá tanta atenção para o carro? É um contrassenso, infelizmente.*

*Eu sou muito otimista. Olhando a história da Holanda, a gente vê que eles passaram também pelo nosso processo, eles deram muita atenção para o carro. Mas as coisas foram mudando. A questão é que a gente precisa se rebolar, a gente não pode ficar parado, a gente tem que fazer a nossa parte. Todo mundo deveria fazer a sua parte. E não adianta pensar “eu não vou fazer porque ninguém faz”, essa mentalidade não pode existir. Tem que fazer. O meu marido foi entrevistado*

*uma vez no trabalho porque ficaram impressionados de ele nunca ter tido um carro, de ele não precisar ter carro. Foi aquela sensação, porque é algo raro. As pessoas acham que é impossível não ter carro em Brasília. Não, não é impossível. Eu não tenho. E muita gente não tem condição de ter. A gente ainda teria que pensar como formiga, no outro lado. A gente que mora no centro da cidade deveria priorizar as pessoas que vêm de mais longe. Porque elas vão ficar muito tempo no trânsito, precisam sair mais cedo. O transporte coletivo das cidades satélites para cá é muito deficiente, principalmente do Entorno. Eles vêm só naqueles horários de pico e só voltam na saída do trabalho. Então, se a gente aqui, que mora mais perto, pensasse no coletivo, a gente poderia dizer: deixa as pessoas que precisam mais usarem o espaço do carro. Eu estou mais perto, posso andar de bicicleta, posso andar de ônibus.*

*Eu, sinceramente, não gostaria de viver todos os meus anos em Brasília. Porque eu acho que ela não estimula os encontros. Já escutei várias pessoas falarem que se sentem muito tristes, porque as pessoas são muito individualistas, não há o encontro. Aqui a gente tem o problema da segurança, o desenho da cidade estimula muitos vazios. Então, eu gostaria de uma cidade melhor. Uma cidade que me convidasse para usar os espaços, que me convidasse para estar na rua, no sentido literal do espaço mais importante da cidade. Eu não gostaria de viver o resto dos meus dias aqui não.*

*São os momentos que a gente vive. No começo do século passado, o modernismo foi uma quebra, uma ruptura com tudo que estava sendo feito. Naquela época foi muito importante. Não é à toa que Brasília é tombada. Mas a gente precisa lembrar que Brasília não parou no modernismo. A gente já passou do modernismo há muitos anos. Então, como a gente vai se adaptar a uma nova realidade por um projeto que já foi feito há um certo tempo? Esse é o problema. E aí as pessoas ficam engessadas. Há quem não vá concordar com o que eu estou falando, dizer que Brasília é um ícone. E não digo que não seja. É um ícone da arquitetura moderna. Mas a gente não está mais no modernismo, então a gente precisa se adaptar. A gente precisa aprender, se adequar com a nossa vida atual no espaço que foi planejado há um tempo.*

### 6.1.3 Izaías da Silva

*Meu nome é Eudes Izaías da Silva, moro na Santa Maria e sou porteiro da Faculdade de Comunicação da UnB. Levanto quatro horas da manhã, tranquilo, faço café, tomo meu banho. Faltando 20 minutos para as cinco horas, eu saio para a parada. Às cinco horas, eu pego a linha alimentadora, que vai para o terminal. Chego por volta de 5h10. 5h15 pego o BRT Expresso e por volta de 5h45 já estou na Rodoviária. Depois do trabalho, 19h30 já estou na Rodoviária. 19h50 eu pego o BRT Expresso e 20h30 estou em casa. Chego ao Terminal mais ou menos 20h10 e gasto mais 20 minutos para chegar em casa.*

*As distâncias aqui em Brasília são muito grandes de uma cidade satélite para outra. Se bem que já tem muitos anos que ela está estacionada em três reais. Mas agora o sistema está integrado.*

*O vale transporte é individual, é para você se deslocar até o trabalho. Quando você vai passear com a família, você tem que saber que vai gastar.*

*O governo ia subsidiar tudo? Mais do que a gente já paga de imposto? É um país continental, é muito complicado instituir Tarifa Zero. Estudante já tem Tarifa Zero, idoso tem Tarifa Zero, deficiente tem Tarifa Zero. Então já ajuda. O camarada que tem um emprego, tendo um vale transporte, que já é subsidiado, já ajuda bastante. Já vi pessoas falando que o governo devia gerir. Mas, se na mão do empresário, que visa lucro, o negócio já é bem bagunçado, imagina na mão do governo, a bagunça, a corrupção. Como ia ser? Motorista ia ser funcionário público? Mecânico? Lavador de carro? Tem que deixar do jeito que está e o governo fiscalizar a qualidade. A TCB<sup>18</sup> quebrou totalmente. Tem uma meia dúzia de ônibus só e em algumas linhas, porque é falta de competência dos órgãos públicos que eram responsáveis por ela.*

*Nós vamos chegar lá agora, chega esse BRT lotado e não tem ônibus nenhum pra te pegar. E aí chega outro BRT lotado e vai ficando, ó. E quando encosta o ônibus é aquele tumulto, um passando por cima do outro para poder entrar.*

---

<sup>18</sup> Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília, empresa pública que opera algumas linhas de ônibus no Distrito Federal.

*Eu acho que quem mora no Plano Piloto, poderia perfeitamente ir de bicicleta para o trabalho, agora que tem bastante ciclovias. Se bem que vira lugar de pedestre fazer caminhada. Mas quem mora longe fica complicado. Quem mora até no Guará poderia ir, com certeza. Mas você se acostuma com o conforto. Apesar da raiva que o trânsito passa, o carro é sinal de status também. Você vê ali na UnB, o pessoal que mora na Asa Norte vai de carro. Tem necessidade disso? Pode ir andando, pode ir de bicicleta, pode ir de skate. Mas não. E muita gente ali da Asa Sul poderia pegar um ônibus circular. Chegaria tranquilo. O camarada tem preguiça de andar um quilômetro, 500 metros. Parece que tudo tem que ser em cima de um carro.*

*A única solução para resolver esse problema é transporte público de qualidade mesmo. Transporte público bom resolveria bastante. Nos países desenvolvidos, quem tem muita grana anda de metrô. Por aqui, quem nem tem essa grana toda quer andar de carro para todo lado. Porque não tem transporte adequado.*

*As ciclovias aqui são criadas mais para o lazer. Se você for ao Gama, tem ciclovias. Se você for à Santa Maria, tem ciclovias. Mas não tem ciclovias que liga o Gama à Santa Maria, por exemplo. Tem que ir pela pista junto com os carros. Aí fica sendo utilizado como uma área de lazer. É para passear, fazer caminhada, porque a maioria dos lugares não tem nem calçada para pedestre também. Já vi até moto na ciclovias, para você ver o absurdo da coisa.*

*A situação do pedestre também é complicada. Principalmente do deficiente, que não tem acessibilidade. Os caras fazem umas rampas de acesso que são coisas absurdas, que não levam a lugar nenhum. Tem aquela sinalização para deficiente visual que não dá em nada, não chega em lugar nenhum. Eu brinco: “o Niemeyer tinha que ter vindo aqui quando ele tinha mais de 90 anos, botar ele para subir essas escadas todas”. “Mas naquela época não se pensava nisso”, o pessoal diz. Mas ele não era um gênio? E naquela época não tinha aleijado e velho não? Lógico que tinha. Por que não pensou? Os caras se preocupam com a beleza, com a estética da construção. A funcionalidade fica para depois.*

*Eu, nos anos 1980, quando trabalhei na cervejaria lá no Gama, eu ia de bicicleta ou a pé. Mas era a única indústria de porte da região toda. E ela não vai*

*absorver a população do Gama toda. Eu morro de inveja da minha mulher porque ela trabalha a 500m de onde a gente mora. Ela entra 7h30, sai de casa faltando 10 minutos. Vai almoçar em casa e volta. Isso é um sonho.*

*Se eu vender minha casa, não dá para pagar um ano de aluguel no plano. Todo dia, de madrugada, arrisco a pele para pegar o ônibus. Durante a semana, tem muita gente na rua. E quando eu estou de plantão em um domingo? Imagina 4h30 da manhã ali na Santa Maria, você não vê ninguém. Quando vê, você fica com medo do cara e o cara com medo de você. Se tiver de bicicleta, já pode correr. A vida da gente que mora aqui não é fácil, não.*

#### 6.1.4 José Carlos Coutinho

*Meu nome é José Carlos Coutinho, sou arquiteto, tenho 79 anos, em vésperas de completar 80. Sou formado no Rio Grande do Sul e estou em Brasília desde 1968. Eu moro em Brasília, Plano Piloto, Asa Sul.*

*Brasília é tudo. É Plano Piloto, são as cidades satélites, é o entorno do Distrito Federal. Enfim, são todos esses núcleos urbanos e humanos. É a realidade urbana. Brasília se divide em área urbana e área rural. E tudo o que é área urbana, seja cidade satélite, seja uma grande cidade, como Taguatinga, tudo isso constitui Brasília. É o que a gente chama de cidade poli nucleada. É o arquipélago urbano formado por vários núcleos que interdependem e interagem, um precisa do outro para viver.*

*Eu me locomovo como a maioria dos brasilienses, de carro. Embora contra a vontade muitas vezes, mas por falta de opções eficientes de transporte urbano, de preferência coletivo. É como eu gostaria de me movimentar aqui, como você se movimenta em outras cidades mais avançadas, na Europa, nos Estados Unidos, Você não depende do carro para se movimentar, há uma rede eficiente de transportes urbanos, rápidos, baratos, confortáveis. E muito apoio no trem. Não é por acaso que se chama trem. Eu brinco com meus alunos que é T de transporte, R de rápido, E de econômico e M de massa. É a solução mais eficiente que existe.*



*Aqui no Plano Piloto, essa necessidade transformou-se em um hábito, quase em um vício. Você pegar o carro para qualquer coisa. É uma solução para a preguiça individual e há uma desculpa que não há opções. Aqui no Plano Piloto, eu passei um ano sem poder dirigir e vi que não é bem assim. Você tem ônibus com frequência, ônibus razoavelmente confortáveis, você pode ir a qualquer lugar aqui. Tem que ter um pouquinho de paciência, ir para a parada, esperar, etc. Mas você vai a qualquer lugar. Dependendo do trecho, você anda de metrô. Às vezes eu tenho que ir à Rodoviária, eu pego um metrô. Tem uma estação aqui e outra ali. Tem que caminhar um pouquinho até a estação, lógico, eles não vêm buscar em casa. E volto em menos tempo do que eu usaria com o carro. Para começar, chego lá e não tem vaga para estacionar, fico rodando até achar uma vaga. Tem que pegar o carro de volta, tem que entrar no trânsito. Então, de metrô é uma facilidade.*

*Passei a usar recentemente o metrô, devo admitir. Era uma coisa distante, para servir as cidades satélites. Algumas, mesmo assim. Um belo dia, resolvi experimentar. Deixei o carro perto da estação, fui até o centro de metrô, voltei, em tempo rapidíssimo, confortavelmente. Então é preciso também um processo de reeducação da população, corrigir certos hábitos, para que ela passe a usar mais o ônibus e o metrô.*

*Agora, isso não depende muitas vezes só de vontade. Porque tem certos destinos que você só atinge de carro. Porque não passa ônibus, o metrô não chega até lá. A própria Asa Norte, essa aberração o metrô não chegar até a extremidade da Asa Norte. Então eu sou obrigado. Às vezes eu tenho uma consulta médica lá no centro clínico da Asa Norte, tenho que sair daqui de carro porque em 15 minutos eu vou até lá. Eu não posso confiar no ônibus que eu levaria uma hora. Tem que ir à Rodoviária e lá pegar outro ônibus. O transporte é mal planejado, é ineficiente e é desconfortável. Até inseguro, às vezes. Então é preciso que os governos hajam mais no sentido de uma política de transportes eficiente. E tirar das mãos dessa máfia que explora os transportes. A gente vê empresa de Piracicaba explorando o transporte em Brasília. Faz sentido isso, quando nós temos uma TCB aqui, que está praticamente inoperante? E está tudo nas mãos dessa máfia do transporte urbano que lucra o suficiente para comprar empresas aéreas. Como foi o caso da Vasp, da*

*Gol etc. Então eu acho que o transporte tem que dar opções à população. O governo tem que planejar um sistema de transporte que dê opção, que eu possa escolher entre usar um carro e usar um ônibus. E preferir o ônibus, ou o metrô, enfim. Mas, no momento, mesmo que eu prefira usar o transporte coletivo, eu não tenho opção. Eu sou obrigado a usar o carro para certos destinos.*

*Outros países e outras cidades conseguiram resolver o transporte público, por que nós não vamos conseguir? Nós somos inferiores? Nós somos mais sem imaginação do que outros? Até mesmo na América Latina isso aconteceu, cidades como Bogotá, por exemplo, resolveram esses problemas de circulação urbana, de mobilidade, de forma muito mais eficiente. Nada é perfeito, evidentemente. A gente sempre cita os países europeus, cidades como Paris, ou nos Estados Unidos, Nova York, que o sistema de metrô te leva a qualquer lugar da cidade, rapidamente, barato, porque é um sistema de tarifas compensadas entre quem vai mais perto e quem vai mais longe, no fim é uma tarifa justa. Paris é fantástico, ninguém pensa em alugar um carro em Paris para andar na cidade. Esses países começaram mais cedo. O metrô de Paris e de Nova York começaram no século 19, então já levam mais de um século de vantagem sobre nós. Então, considerando tudo isso, nós temos que acreditar que num futuro mais ou menos breve e próximo a gente pode alcançar resultados satisfatórios. Não precisa chegar à perfeição, mas pelo que funcione para aqueles que mais necessitam.*

*Segundo o plano original de Brasília, a intenção de Lúcio Costa era que cada quatro superquadras formassem uma unidade habitacional providas das suas necessidades imediatas. Padaria, farmácia, barbeiro, enfim. Aquele comércio que você pudesse ir a pé para suprir uma necessidade doméstica e que tivesse a escola, tivesse a igreja, o cinema. Enfim, tudo aquilo que amparasse uma vida residencial confortável. Tanto que não são muitas lojas, é um pequeno centro comercial, que, aos poucos, está sendo substituído inclusive pelos shoppings cobertos, o que eu acho um desastre. É o conceito antigo de comércio voltado para a rua. O Lúcio Costa imaginava que esse comércio poderia ficar voltado para dentro das quadras porque a sua relação com as quadras era uma relação mais direta. Mas acontece*

que aí já começa a se verificar a força de atração do automóvel. Você passa de carro e vê onde é a loja que você está procurando, a farmácia etc.

O Lúcio Costa permanece mais vivo do que a gente imagina. Ele foi considerado o mestre do movimento moderno brasileiro na arquitetura e no urbanismo. Foi ele quem primeiro agrupou os arquitetos modernos jovens em torno de um projeto que se tornou referencial para a arquitetura mundial, que foi o Ministério da Educação no Rio de Janeiro. Ele trouxe o Le Corbusier para o Brasil, que foi o grande mestre do racionalismo arquitetônico dos anos 30 e 40 e que lançou as bases do movimento moderno brasileiro. Então, o Lúcio Costa é considerado unanimemente por todos os arquitetos como o mestre, o iniciador do movimento moderno brasileiro. E tinha uma cabeça privilegiada, era um homem culto. Foi uma sorte que Brasília caísse nas mãos dele, que ele tivesse sido o inventor da cidade, como ele gostava de ser chamado. Ele dizia “Brasília é a cidade que inventei.” Porque ele projetou, concebeu Brasília. Ele viveu aquelas ideias como participante, como ator, dentro das cidades que ele conheceu na Europa e no Brasil. Muita gente não sabe que ele foi o maior conhecedor da arquitetura histórica brasileira. Ele era uma cabeça muito abastecida de história, de sociologia, de política, de arte. E ele, quando concebeu Brasília, sintetizou no projeto tudo o que estava na cabeça dele. Então ele traduziu nos desenhos que hoje a gente olha e fica impressionado. É uma coisa fantástica a capacidade de prefiguração que ele tinha naquele momento. Parece bruxaria ele ter desenhado da cabeça uma cidade que não existia e que 50 anos depois nós estamos aqui dentro dela.

Ele foi o responsável, sem dúvida, pelas qualidades de Brasília e também pelas falhas. Evidentemente, ele nunca pretendeu que isso aqui fosse a perfeição. Mas, em urbanismo, você tem que trabalhar com a dinâmica urbana que é o processo de transformação constante do objeto urbano. Ele fez um plano. Faltou em Brasília o planejamento, que é a ação contínua de ir ajustando a cidade a fatos novos que vão ocorrendo. Então é necessário que você esteja permanentemente avaliando o objeto e detectando problemas que estão aparecendo, problemas que se agravaram, prevenindo coisas que você percebe que irão acontecer. Então, isso faltou em Brasília. Esse processo de ajustamento contínuo da realidade, que é o

planejamento. Brasília ficou estacionada no seu plano, que por sorte era muito bom. Então, o Lúcio Costa não pode ser responsabilizado por tudo o que ocorreu. Porque hoje a responsabilidade é nossa, é das gerações que se seguiram a ele. Elas deveriam assumir. É preciso que a sociedade também saiba se organizar para poder participar desse processo, e não apenas cobrar dos seus governantes, que cada vez representam menos a sociedade. O Lúcio Costa passará para a história como o criador de um dos fatos mais extraordinários da civilização moderna, a criação de uma cidade capital. Ele, hoje, no plano internacional, é mais celebrado que os autores de Washington, Canberra, Nova Délhi, que são cidades novas. Brasília não é por acaso que se transformou em um patrimônio da humanidade.

Eu diria que Brasília parte de um outro conceito de espaço público. A rua se formou num processo de ocupação de cidades que foram determinadas pelos eixos de circulação. Eu concordo em parte que a rua tem seus atrativos e que poderiam existir algumas ruas em Brasília. Mas, em certa maneira, existe esse espaço de convivência em algumas comerciais, que são extremamente aprazíveis. Tem a rua dos restaurantes, tem a rua dos bares. Porque a cidade vai se formando também pelo processo de apropriação de seus habitantes. Eles vão recriando os espaços e criando as suas referências próprias dentro desse espaço. Brasília é uma cidade que não é para ser comparada com cidades das quais nós viemos. Isso é um choque, a gente sair de uma cidade tradicional e chegar em uma cidade em que o espaço é inteiramente aberto, como Brasília. Então, não é uma boa prática comparar o novo com o antigo. O antigo nós conhecemos, estamos habituados a ele. O novo precisa ser descoberto e entendido. Eu sempre recomendo a quem chega aqui: não compare com a cidade de onde você veio. Tente entender a nova cidade. E as pessoas acabam se apaixonando por Brasília. É uma nova ideia de liberdade. Na cidade tradicional, independente da atração da rua, da sensação que ela produz, é um espaço unidirecional. Você tem duas possibilidades de movimento: para lá e para cá. É uma liberdade limitada. Em Brasília, o que confunde, o que desconcerta, é que você tem inúmeras opções de direção e você às vezes não sabe como usar essa liberdade. Nem os edifícios são um obstáculo, porque você passa através deles, pelos pilotis. Brasília é a expressão urbana da mais completa

*liberdade de movimento. Você pode correr em todas as direções. E isso às vezes é muito útil nos movimentos revolucionários, quando se corre da polícia.*

*Em Paris, derrotaram os movimentos populares fechando as bocas de rua, obrigando as pessoas a fazerem barricadas como defesa e comprimindo os amotinados atrás das barricadas. Em Brasília, isso é muito difícil. Eu estou fazendo uma fantasia, não se espera que certos fatos se repitam. Mas já houve um momento em que a repressão tentou dominar Brasília. E Brasília encontrou suas formas de amotinação através do próprio carro, inclusive, que as pessoas se movimentavam buzinando dentro dos carros e desafiando forças policiais a cavalo. Tem um famoso episódio na Esplanada dos Ministérios em que os carros invadiram a Esplanada, buzinando, e um general a cavalo tentando deter os carros com um chicotinho na mão. Uma visão caricata, quixotesca. Brasília encontrou e veio encontrando as suas próprias formas de manifestação e uso desses carros.*

*Tem um episódio famoso do Lúcio Costa. Ele teve que depor numa comissão de inquérito e se referiram a visita que Yuri Gagarin, o primeiro astronauta da história, russo, tinha feito a Brasília. Ele declarou que Brasília era a cidade do futuro. “O que o senhor acha dessa declaração?”, perguntaram. E o Lúcio Costa, daquele jeito pachorrento, disse: “Ora, o que entendem de cidades esses motoristas de foguetes?”*

*As pessoas dão uma volta por Brasília e saem emitindo opiniões, mas no fundo são opiniões que elas já traziam, pré-conceitos que não foram formados dentro da cidade. São pessoas que não chegaram a entender a cidade, não tiveram tempo de se introduzir, de se integrar, e entendê-la na forma como ela é. Então julgam a cidade pelos parâmetros em que vivem. Claro, quem é que vai discutir que Paris é uma cidade fantástica, maravilhosa, com seus cafés? Mas quantos séculos Paris não levou para chegar ao que é? E é um modelo de cidade que Brasília não procurou imitar. Ela procurou inventar uma cidade nova, com outro conceito de espaço.*

*Me perguntam às vezes se Brasília deu certo. Claro que deu certo, pois ela não está aí e as pessoas não estão querendo vir a Brasília, se apropriar de Brasília e reinventar Brasília? Coisas vão surgindo que não estavam no plano, como a Feira*

da Torre e a Feira do Guará. E quantas coisas o povo cria a partir das relações sociais que vão se produzindo nesse espaço? É preciso prestar atenção na maneira como essas coisas foram formadas e não só se encantar com as aparências. O Rio, por exemplo, é fantástico, privilegiado pela natureza. Mas tem muitos problemas também. A alta densidade de bairros como Copacabana, por exemplo. Eu já morei em um apartamento em Copacabana onde a única vista era para um poço com muita sujeira acumulada, milhares de janelas voltadas uma para outra ali, as pessoas indiscretamente se espionando, o sol não entra, a ventilação é precária. E eu aposto que essas pessoas gostariam de viver em um bloco de Brasília mas com a praia ao lado, evidentemente. É lógico, isso não existe, isso é uma idealização urbana. E a gente não tem praia mas tem um parque, a gente mora dentro de um parque. Isso é um privilégio, em que cidade do mundo se pode morar dentro de um parque? Você pode dizer que isso é privilégio de uma elite econômica, social, que pode morar no plano piloto. E eu perguntaria, então: mas por que que o resto da cidade não foi feito dessa maneira? Poderia ter sido feito. E vamos considerar que o que existe em Brasília hoje extensivo a 300 mil habitantes, que é mais ou menos a população dessa parte planejada, há não muito tempo era privilégio no Rio de Janeiro de apenas uma elite de alto poder aquisitivo que podia morar no parque Guinle. O parque Guinle é isso, são blocos de apartamentos luxuosos voltados para um parque com a vista do Palácio do Governo em frente. Era privilégio da população de três blocos que foram construídos pelo próprio Lúcio Costa. E ali ele já começou a criar Brasília. Só que ali foi para uma elite altamente exclusiva. Brasília estendeu esse privilégio a alguns milhares de pessoas. Já é um avanço, não é ainda o fim. O nosso ideal seria que todas as cidades satélites gozassem disso. Mas aí vêm as tais discriminações, estratificações de renda, de educação, enfim, todas as espécies de estratificação que são odiosas e que são o produto de um sistema em que nós vivemos. Um sistema econômico, social, que é discriminador. A culpa não é do Lúcio Costa.

Brasília é a síntese de ideias que se acumularam ao longo da história. Um pouco antes do modernismo, no pré-modernismo, foram construídas, na Inglaterra, as cidades jardim. Na Espanha, uma concepção de cidade linear, em que, se

*apoando nas novas tecnologias de transporte, tudo se organizava em torno de um eixo de circulação em que as habitações ficavam a poucos metros das linhas de fluxo, que na época se utilizavam do bonde, o transporte já sobre trilhos. Seria o nosso VLT de hoje. Brasília tem muito da cidade linear, tem muito da cidade jardim, tem muito da Carta de Atenas, que era a Bíblia do urbanismo nos anos 1930. Então, ela é uma síntese de todas essas contribuições que vieram se acumulando ao longo da história. E a linearidade de Brasília está expressa no eixo. Acontece que os complementos disso não se realizaram no tempo. No caso de Brasília, ela não tem ligações transversais. A ligação longitudinal se faz através do Eixão e dos eixinhos. Brasília tem 16km de uma extremidade a outra e você percorre isso em 10 minutos. Ao passo que, se você quiser atravessar a cidade de leste a oeste, você tem barreiras como o próprio Eixo. Como você vai transpor o Eixão? Então, é preciso se utilizar dessas passagens subterrâneas, que são desertas. Todo mundo prefere arriscar a vida atravessando o Eixo por cima. É a falta de segurança, a segregação da população que carrega dinheiro no bolso e daqueles que precisam desse dinheiro. Os assaltos, a agressão. E a violência urbana é da nossa sociedade. Mas a culpa não é do Lúcio Costa, evidentemente.*

*Essa dificuldade se acentuou na medida em que se criam pontes ligando partes laterais da cidade e deixando povoar desordenadamente certas regiões que não estavam previstas no plano. Quem andar pelo Jardim Botânico vai ver a quantidade de condomínios que existem lá para os lados do Paranoá. Hoje existem mais de mil condomínios espalhados pela cidade que não constavam no plano. Todas essas áreas habitadas são demandadas por um processo de crescimento da população. A gente tem discutido esse povoamento desordenado que vai se dando por interesses puramente imobiliários e se utilizando de uma demanda reprimida de áreas habitacionais. Isso é um problema seríssimo. As empresas vão lançando condomínios e mais condomínios com o único objetivo de vender e lucrar. E para quem fica os problemas que precisam ser resolvidos? Problemas de transporte, de circulação, de infraestrutura, de água, enfim. Todos os problemas decorrentes dessa ocupação desordenada do solo, ficam para a administração pública, que*

somos nós no fim das contas. Temos que pagar pelo lucro do empreendedor imobiliário.

É o nosso sistema de mercado, em que impera o lucro e as iniciativas individuais absolutamente egoístas e as vezes sem nenhum motivo público. Já tem anunciadas duas pontes para o Lago Norte. Sabe o que isso significa? No momento em que essas pontes forem construídas, as terras para o lado da Torre Digital, Taquari, Lago Oeste, serão imediatamente ocupadas em condomínios de alto valor. Mediante um investimento público, o particular tira o seu lucro. É o que se chama de mais-valia urbana. Utilizam de um investimento feito pelo poder público, que é o dinheiro dos nossos impostos, e embolsam o lucro decorrente da iniciativa individual. Isso está ocorrendo em Brasília e as pessoas fingem que não veem. E, quando veem, parece que são coniventes. É preciso também trabalhar com essa hipótese, de que muitos administradores e políticos são coniventes com esse processo, porque também embolsam essa parte.

A cidade é uma realidade complexa em que há as forças do bem e as forças do mal. Eu acredito que nós estamos do lado do bem. Nós nos preocupamos com isso e tentamos encontrar soluções para neutralizar o poder que essas forças e esses interesses vão tendo cada vez mais na cidade. Mas eu acho que Brasília está sobrevivendo, apesar disso.

#### 6.1.5 Mauro Burlamarqui

Meu nome é Mauro Burlamaqui, tenho 48 anos e sou jornalista. Eu me locomovo basicamente de bicicleta. Em 90% do tempo, de bicicleta. Por uma escolha própria, pessoal. Já usei todos os transportes possíveis em Brasília e vi que é o melhor que tem. Mais rápido, mais eficiente, mais econômico, mais saudável, mais prazeroso.

Ando de bicicleta desde criança. Cresci e comecei a fazer mountain bike. Ou seja, a bicicleta era um motivo de prazer o tempo inteiro. Virei adulto, comecei a trabalhar e continuei pedalando. Comecei a ver que pessoas usavam para se locomover para o trabalho, só com mochila nas costas e uma roupa para trocar. E



*aí comecei a fazer isso esporadicamente, quando o emprego permitia. E fui tentando. Toda vez que eu mudava de emprego, tentava achar um local e quando eu conseguia ia de bicicleta. Comecei a usá-la no fim de semana com frequência para fazer passeios pela cidade, visitar pessoas. Enfim, ela foi entrando na minha vida pessoal como um meio de transporte e aos poucos eu fui me adaptando a ela e ela se adaptando à minha vida. Até que hoje, 90% do que eu faço em termos de transporte é na bicicleta.*

*Não é mais disseminado por comodismo e uma certa preguiça. Eu comento que, agora, para ir para o meu trabalho, eu vou ter que fazer força. Eu vou depender do meu corpo para chegar ao trabalho. Se eu entrar no carro e sentar no ar condicionado, eu dependo do carro. No ônibus, eu vou sentar em um banco, vou ficar encostado. Mas agora vou depender de mim. Você tem que ter uma mudança na vida. O dia é muito melhor, a disposição é outra.*

*O começo, eu concordo com muitas pessoas, é difícil. O primeiro passo é sempre o mais difícil. O primeiro dia que você vai pegar uma bicicleta para ir para o seu trabalho vai ser uma loucura. Quando paro de pedalar por algum motivo, já sinto decair a disposição.*

*Falta a consciência de que isso é bom para as empresas. Isso não é um gasto, isso é um investimento. Funcionários que fizerem forem trabalhar de bicicleta vão ter mais saúde, mais disposição, vão aprender mais. Na bicicleta eu aprendo que tenho que depender da minha própria força, aprendo a ser equilibrado, aprendo a ter foco e atenção no que eu estou fazendo, porque, se eu não tiver, um acidente para mim pode ser fatal, aprendo que fazer economia em pequenas coisas acaba dando uma grande economia. Então, a bicicleta ensina muitas coisas. Se os empresários e os órgãos públicos entenderem isso, vão ver que é um investimento. Falta muito ainda.*

*Eu pedalo diariamente 13 quilômetros daqui para o meu trabalho. Saio do Guará 1, pego a EPTG e vou nela até chegar ao Parque da Cidade. Lá, eu cruzo e chego ali no centro da cidade, na via S2, que margeia o Eixo Monumental, até o meu trabalho no TRT 10. Vejo uma parte de trânsito intenso aqui na EPTG normalmente. O Parque da Cidade é uma área livre, mas os carros transitam muito*

*por ali para fazer um certo atalho. No centro da cidade, novamente um trânsito mais intenso. Isso é diário.*

*Já fui colocado para fora de pista por motorista de ônibus nervoso porque eu devia estar atrasando a vida dele. Ele não soube me esperar e por perigo de pegar alguma coisa eu acabei me jogando para o lado da pista. Jovens bêbados tacaram uma garrafa em mim uma vez. E, agora, recentemente, uma pessoa, que talvez eu tenha atrapalhado a pressa dele na manhã, jogou o carro para cima de mim e veio com agressividade, me colocando numa situação de risco. Acontece, é uma coisa que a gente tem que estar pronto para lidar. Por isso que eu digo que a atenção é uma das coisas fundamentais. Capacete, lanterna para uso noturno e retrovisor são fundamentais para quem anda no trânsito. E foco total, o tempo inteiro, na pista, nos carros que vêm atrás, ouvindo o que está acontecendo em volta.*

*Um dia desses, comentando com colegas, eu disse que faço bem para mim, faço bem para a cidade e faço bem até para aquela pessoa que me agrediu esses dias, porque é menos um carro na rua.*

*A gente não é contra o carro. A gente quer o uso racional do carro. Há vezes em que eu uso o carro. Em uma situação em que eu não posso usar bicicleta, que não permita o percurso que eu vou fazer, os horários que eu tenho que cumprir profissionalmente, eu vou de carro, não tem problema. Agora, uso racional... Se eu moro perto do metrô, se eu gosto de bicicleta e tenho bicicleta, se tem um ponto de ônibus em frente de casa, com um horário compatível com meu horário de trabalho, por que não? Concordo que o Estado tem que oferecer um transporte melhor, público principalmente. Mas se a gente for ficar parado, esperando, nem o Estado vai nos dar, nem nós vamos conseguir. Isso vai ficar sempre assim. Então, façamos um pouco a nossa parte, cobremos do Estado a parte dele, e vamos lutando. Essa é a luta política do dia a dia, é com o ativismo que a gente pode mudar essa coisa.*

*O carro não é econômico, o carro é violento, o carro estressa. Para o meio ambiente, tanto tirar o petróleo da terra quanto o que acontece com o petróleo no motor dos carros ou na moto, que dizem que é pior do que o carro, faz mal. O trânsito, quanto mais intenso, mais mal para a nossa saúde. Funcionários que*

*chegarem mais estressados no trabalho vão ter mais doença, mais briga com o chefe. O inverso da pessoa que chega de bicicleta.*

*É preciso motoristas entenderem que os ciclistas têm o mesmo direito e que cada ciclista na rua é menos um carro, e os ciclistas agirem com prudência, responsabilidade, se portarem como veículo, usarem equipamento de segurança, estarem atentos. Os dois fazendo a sua parte. Os ciclistas não são santos, eles têm que se comportar bem. Não adianta falar mal do motorista, do taxista ou do motorista de ônibus, achando que o ciclista não comete erro. Muitos ciclistas que morrem atropelados, várias vezes a culpa é do próprio ciclista que pedala bêbado, pedala na contramão, sem equipamento de proteção. Então, sejamos todos responsáveis, respeitosos e mais humanos.*

*Eu comentei que motoristas usam o transporte individual ou por preguiça ou por comodidade, mas é uma preguiça justificada pela ausência de transporte de qualidade, de ônibus, metrô, ciclovias, calçadas. Então, por não terem um transporte de qualidade que ofereça a mesma comodidade que ela tem no veículo dela, é plenamente justificável ir de carro. Eu acho que o governo deveria dar condições amplas e variadas de transporte. Se a pessoa não usar a partir daí, aí sim eu posso dizer que ela é preguiçosa. Mas, enquanto ela não tem condição, às vezes é a única forma que ela tem de se locomover pela cidade. Infelizmente.*

*Hoje foi tranquilo, não teve muito trânsito. Gastei meus 30 minutos de fé, que todos os dias gasto para fazer esse percurso, nenhum incidente nem nada. Eu acho que está havendo uma conscientização pouco a pouco. No momento em que eu tenho que cruzar a pista, andar de uma pista para a outra para pegar uma outra via, eu tenho que passar na frente dos carros. Hoje, duas vezes, passei e os carros me esperaram. Eu sinalizei, eles aguardaram. Então, está havendo essa conscientização. As pessoas estão respeitando e vendo que um ciclista não é uma pessoa que está roubando o lugar dele. É menos um carro na rua. Então de uma forma ou de outra eu estou ajudando ele. Trajeto tranquilo, fui respeitado, respeitei, segui as normas de trânsito. É isso o que a gente queria ter todos os dias.*

#### 6.1.6 Paulo César Marques

*Meu nome é Paulo César Marques da Silva, tenho 52 anos, chegando perto dos 53, e sou professor aqui da Universidade de Brasília do programa de pós-graduação em transportes.*

*A rigor, o Distrito Federal é Brasília. Não existem diferentes municípios, não tem nenhuma área do Distrito Federal que não seja Brasília. Mas existe, do ponto de vista administrativo, uma divisão em regiões administrativas. Então a Região Administrativa 1 é Brasília e se diferencia de outras regiões. Mas, em termos de unidade política, é uma só. A unidade da federação é Brasília, Distrito Federal.*

*Me locomovo muito de carro. Já fui um usuário maior de bicicleta, mas o tempo vai passando e minhas acepções físicas já não são as mesmas. Eu atualmente uso muito o carro.*

*Brasília tem uma diferença entre outras cidades na própria ocupação. Há muito espaço entre a posição das atividades, os locais de moradia e os postos de trabalho. Isso dificulta qualquer rede. Fica caro distribuir água, porque as extensões são muito grandes para a água chegar na casa de cada pessoa. Coletar esgoto e distribuir energia elétrica também têm a mesma dificuldade. E tem o sistema de transportes, que atende a essa área muito grande com uma densidade populacional relativamente pequena. O grau de concentração é baixo. Mesmo em Águas Claras, que tem a concentração e verticalização do Distrito Federal, não se compara com um bairro como Copacabana no Rio de Janeiro. É claro que Copacabana tem os seus próprios problemas com essa concentração muito grande de pessoas, mas fica mais barato distribuir os serviços em rede. E torna-se mais econômica a opção de construir metrô e atender com duas, três estações no bairro, atender a todo mundo, porque fica a uma distância pequena. Diferente do que acontece no Distrito Federal. Então, existe essa conformação espacial que aponta para essa dificuldade de criar sistemas de transporte público coletivo.*

*E isso gera uma acomodação. Porque há uma dificuldade que deveria estimular os gestores a enfrentar esse desafio e criar sistemas de mobilidade para dar conta dessa condição particular do DF. Mas o que a gente vê é uma certa*

*acomodação a esse discurso de que Brasília é mesmo para quem tem carro. Isso significa excluir uma parte significativa da população do direito à mobilidade: as pessoas que não podem ter carro porque não cabe no orçamento delas comprar e manter um carro.*

*Não tem nenhum lugar do planeta que possa sobreviver bem com todo mundo andando no seu carro. Não tem espaço para abrigar tanto carro circulando e muito menos tanto carro parado. Quando eu ando de ônibus, o assento que eu usei para chegar até o meu local de trabalho, por exemplo, vai continuar circulando e vai servir a muitas outras pessoas. Na hora que não tiver ninguém para utilizar esse assento, esse ônibus pode ficar parado numa garagem própria para isso. No meu carro, não. No meu carro, não há um assento só, tem cinco assentos naquele espaço. Esses cinco assentos vão andar comigo, mesmo que eu esteja usando só um. Enquanto eu estiver trabalhando, esse espaço com cinco assentos vai ficar parado próximo do meu trabalho. No caso do DF, costuma ser em um estacionamento em área pública, gratuito, mas que ninguém usa. Ou seja, todo mundo que pagou impostos, contribuiu para construir e manter aquele espaço, que é usado de forma individual. Uma apropriação individual do espaço público. Portanto, o problema do carro não é só quando ele está circulando, é também quando ele está parado. E ele tem que ficar parado perto do lugar onde as pessoas estão. Por isso que é insustentável.*

*Não estou, com isso, condenando completamente o uso do carro. Ele pode ter suas facilidades. Agora, precisa ter uma maneira de lidar com essa situação, de modo que não onere todo mundo, inclusive quem não anda de carro, quem é prejudicado pela existência de tantos carros.*

*A distribuição do espaço de circulação que existe nas cidades, que existe aqui no Distrito Federal, predominantemente, é uma distribuição por veículos. Constrói-se mais vias para eliminar os engarrafamentos, o que é um problema também. Tem uma figura que circula pela internet que é muito interessante, é um rapaz com um cartaz que diz: combater engarrafamento aumentando a capacidade do sistema viário é igual a combater a obesidade afrouxando o cinto. É uma figura perfeita, é isso mesmo. Quanto mais espaço se cria para os carros circularem, mais*

*carros vão circular. Carro é mais ou menos como um elemento gasoso: ocupa o espaço que for alocado para ele, é como o ar. Se a gente entra nesse ciclo de criar facilidade para quem anda de carro, se tem necessidade de estacionamento e vamos criar estacionamento, alarga vias e tudo mais, a gente não sai desse modelo. A gente mata a cidade, porque a cidade fica toda em função da circulação e do estacionamento dos veículos. A vida da cidade desaparece. Esse modelo tem que ser repensado, a gente tem que mudar. As cidades não podem ter como base a mobilidade motorizada individual. Isso não é sustentável.*

*Não dá para fazer a restrição ao uso do carro sem antes melhorar o transporte público, como também não funciona melhorá-lo sem restringir o uso do carro. Pelo menos com o modelo que a gente tem, que quem paga pelo uso do transporte público é o usuário. Se as pessoas não migrarem para o transporte público, a gente mata a fonte de financiamento. Então é preciso fazer as coisas em paralelo: paralelamente ao aumento no investimento do transporte público coletivo, as restrições ao uso do carro. E restrição não é para demonizar o uso do carro, é uma forma de cobrar da pessoa que faz a opção do carro. Ninguém precisa ser crucificado porque usa o carro, mas essa opção tem um custo social e esse custo deve ser arcado por quem usa o carro.*

*Toda vez que se fala em implantação de uma faixa exclusiva do transporte coletivo para ônibus tem sempre uma grita do usuário do carro: “Está tirando o espaço de circulação”. Afinal de contas, é só um ônibus para cada 50 carros, por que a gente vai ter espaço exclusivo para o ônibus, tirando o espaço do carro? Mas a lógica é essa mesmo. A faixa exclusiva para ônibus deve conter poucos veículos, deve ficar vazia a maior parte do tempo. Porque, se não, as velocidades operacionais do ônibus não são alcançadas. É necessário que haja essa melhoria para que as pessoas abram mão de andar de carro e circulem de ônibus. O passageiro que não faz nem essa opção, que não tem a possibilidade de andar de outra forma que não seja a de ônibus, por que é que esse passageiro tem que ficar preso no engarrafamento que não é provocado por quem está no ônibus, é provocado por quem está no carro? Essa prioridade que se dá ao transporte coletivo no sistema viário é uma forma de justiça social, de distribuir melhor os ônus e os*

*bônus entre as pessoas, não entre os veículos. Afinal de contas, um ônibus que transporte com conforto, todo mundo sentado, sem aperto, 40, 50 pessoas, ocupa o lugar de dois, três carros. Em geral, esses três carros têm quatro ou cinco pessoas, no total. Aqui no DF, cada carro tem só um motorista, raramente tem mais do que dois ocupantes. A média está em 1,2 ocupantes por carro. Então, a distribuição entre veículos é injusta. Vamos distribuir esse espaço entre as pessoas, não entre os veículos.*

*O direito à circulação das pessoas é o direito à cidade. Usufruir do que a cidade oferece, do que a cidade permite. E isso faz parte não só do bem-estar individual, a própria economia da cidade depende disso, a vitalidade da cidade. Então, não é só levar a força de trabalho para o local de trabalho. Existe um déficit de cidadania nessa abordagem. Só se prioriza os deslocamentos a trabalho. Na prática, isso significa uma forma de segregação social, porque só quem tem carros podem fazer seus deslocamentos para ir ao cinema, ao teatro, sair de um lugar mais afastado para ir ao Teatro Nacional. São as pessoas que tem renda para comprar e para manter o carro. Essa forma de pensar o atendimento da demanda, considerar prioritária a do trabalho, leva a uma segregação social e econômica.*

*Além disso, tem uma limitação na própria forma de fazer a conta. Porque, se o raciocínio é feito para atender a uma demanda, como é medida essa demanda? Contam-se as viagens que são realizadas. Existe uma parcela de viagens que não é realizada não porque as pessoas não querem ir para o cinema, ou não querem passear no Parque da Cidade. A pessoa que mora em Planaltina e quer vir no final de semana com a família para o lazer gratuito no Parque da Cidade não vai fazer isso se tiver que pagar passagem de ida e volta no ônibus para cada um dos membros da família. Existe uma segregação que provoca um erro na própria apuração do que é a demanda. A demanda só se manifesta nas viagens que são obrigatórias, que são as viagens a trabalho ou a estudo. Todas as outras acabam desaparecendo nessa forma de fazer a medição.*

*Por isso, eu acho que a tarifa zero é uma ótima medida. Eu creio que a maneira mais imediata ou mais socialmente justa de eliminar ou reduzir essa segregação é a tarifa zero. E isso não significa que o transporte é gratuito, o*

*transporte tem outras fontes de financiamento. Quem precisa que o sistema de transporte funcione bem? Uma forma de pensar isso é ‘eu preciso para eu poder me locomover’. Outra forma de pensar isso é ‘o que a cidade precisa?’ Porque, se não tiver um bom sistema de transporte, a cidade não sobrevive. As pessoas não vão chegar ao local de trabalho para vender sua força de trabalho? As pessoas não vão consumir os bens e serviços, mesmo de ordem não compulsória? Bens como cultura, por exemplo, saúde e tudo mais que depende do deslocamento das pessoas. Tudo isso é parte da vida da cidade. É preciso que a cidade ofereça esse sistema de deslocamentos de forma acessível a todo mundo. Creio que a gente pode chegar a uma forma de financiamento que não seja o pagamento por parte do usuário no momento em que ele consome o serviço. O paralelo que se usa muito é o da saúde pública. Quando eu vou ao médico ou ao posto de saúde, não pago a consulta que vou fazer ali naquele momento. A forma que eu tenho para pagar é via recolhimento de impostos. Então tem um orçamento que sustenta esse serviço, que é público, e é gratuito no momento da utilização. É o paralelo que pode ser usado para transporte. Acho que a gente teria uma forma muito mais justa de financiamento e de utilização se quebrássemos um pouco essa preguiça que a gente vê. Porque normalmente os gestores pensam “ah, mas é muito caro, não é viável.” Eu acho que tem uma preguiça aí, a gente precisa ser um pouco mais criativo e achar uma forma de fazer o financiamento. É caro demais para ser bancado pelo estado. Qual é a solução? Quem paga é o usuário, que geralmente é a população de menor poder aquisitivo. Justamente por ser caro, a penalização é para quem menos pode fazer o pagamento. Então, tem um erro nesse raciocínio. Eu acho que a tarifa zero é uma bandeira importante que precisa ser levada a sério. Estudar formas de viabilização da tarifa zero é uma maneira de pensar uma democratização da cidade.*

*“Pedestre” é um conceito ruim, porque pedestre é uma redução da condição de pessoa. A gente pensa no pedestre quando a gente está fazendo uma oposição a quem está dentro dos veículos. O pedestre é pedestre quando ele vai atravessar na frente do carro e precisa ter essa forma de distinguir o conflito entre ele e o carro. Aí, olhando assim, Brasília está na frente de várias cidades, porque as faixas de*



pedestres são respeitadas. Já foi mais, mas ainda são respeitadas. Mas, se a gente expandir um pouco essa visão, a gente passa a pensar na pessoa que faz seus deslocamentos a pé. Em qualquer lugar, não necessariamente para cruzar uma via ou para andar ao lado de uma via para o tráfego motorizado. As pessoas precisam fazer esses deslocamentos a pé. Aí o pedestre, a pessoa, em Brasília é muito maltratada. Se a gente pensar na quantidade de lugares que não têm nenhum tipo de pavimento para as pessoas andarem, as pessoas têm que andar na lama quando chove, na poeira em tempo de seca, e no asfalto porque não tem passeio. E, apesar do Código de Trânsito dizer que a borda da via é um lugar prioritário para as pessoas andarem, os motoristas não raciocinam assim, eles acham que os pedestres estão cometendo um abuso quando estão usando um espaço que é para quem tem motor e roda. Então, olhando nesse aspecto, pensando a pessoa na integralidade dos seus espaços, dos seus anseios, da sua vivência, Brasília é muito injusta com as pessoas. Com o pedestre, para diminuir esses conflitos, ela trata razoavelmente bem com a faixa de pedestre. Mas e quando se tem que garantir a segurança das pessoas atravessando uma rodovia? Qual a solução? Construir uma passarela. Aí tem passarelas distantes 500 metros uma da outra. A gente já está obrigando as pessoas a se deslocarem 250 metros, se tiverem no ponto entre as duas, para chegar no ponto de travessia seguro. Quando chega nesse ponto de travessia, a pessoa que não tem motor tem que subir cinco metros de um lado e descer cinco metros do outro. Se é uma pessoa que não pode subir escada, se é uma pessoa que anda de cadeira de rodas, vai ter que subir e descer em rampa. E vai ter que aumentar o percurso, vai andar mais uns 80 a 100 metros para subir de um lado, e mais uns 80 a 100 metros para descer do outro. Tudo isso para garantir a segurança dessa pessoa. No entanto, o ônus todo ficou com a pessoa que precisa atravessar. O carro tem motor. As pessoas que estão dentro dele estão abrigadas do sol e da chuva e tiveram o caminho desimpedido. Eles não têm que parar, virar, subir, descer, têm o caminho livre para andar. As pessoas é que estão sendo penalizadas nessa condição. Então, é um raciocínio complicado. Assegura-se, com uma mão, a integridade física da pessoa, mas por outro lado se restringe o direito de circular em um espaço que naturalmente é das pessoas, não é dos veículos. E Brasília tem

*muito isso, o DF, é cortado por rodovias, que têm pessoas de um lado e de outro. A gente penaliza as pessoas. O quanto elas são expostas a condições inadequadas, seja o caminhar, seja sombra, seja iluminação a noite, tudo isso é mal tratado, porque a gente não pensa nas pessoas como pessoas, mas como pedestre. E o pedestre é a pessoa naquela condição, no momento em que tem que decidir o que é que faz para resolver o conflito entre o pedestre e o veículo.*

*A rua existe em Brasília nos espaços confinados. A rua interna da superquadra é um espaço de convivência. As crianças podem fazer o que eu fazia na minha infância, brincar na rua, jogar bola na rua. Esse é um espaço que é preservado. Mas muito ali, no espaço interno. Saindo dali, não é. A rua tem mais ou menos 10 mil anos de idade registrados e sempre foi um espaço de convivência entre as pessoas, de intercâmbio. As pessoas trocam os seus bens, fazem feira, tudo isso acontece na rua, não dentro das casas. O carro apareceu na nossa história há uns 100, 150 anos, e tomou conta da rua de tal maneira que se a gente constrói uma rua para não andar carro, a gente chama de outra coisa, não chama de rua. Chama de calçadão mas não chama de rua. A nossa sociedade nos últimos 100 anos só pensa na rua como um espaço de circulação entre veículos. É um problema, a gente está perdendo essa essencialidade do que é a convivência entre pessoas no espaço público mais democrático, que deveria ser a rua.*

*Apesar de todas essas condições adversas, a qualidade de vida em Brasília ainda é atrativa. Eu estou falando, obviamente, da posição que eu ocupo na sociedade. Tenho o meu carro, me desloco sem dificuldades. Eu reclamo, na condição de pedestre, mas consigo evitar esses constrangimentos na maior parte do deslocamento que faço. Por outro lado, a gente tem uma qualidade do ar que não há em outras cidades. E a gente gasta menos tempo se deslocando entre os lugares para cobrir uma área maior do que a de várias outras cidades do país. Eu reconheço que tudo o que eu vejo como vantagem é porque eu sou um beneficiário da segregação que a cidade impõe, estou na parte bem atendida da população dentro da cidade. Reconheço isso. Pesando prós e contras, eu ainda acho que Brasília, do meu lugar, oferece uma condição atrativa, satisfatória.*

### 6.1.7 Renata Florentino

*Hoje, dia 22 de setembro, é o Dia Mundial Sem Carro, e a proposta que a gente trouxe esse ano foi fazer uma vaga-viva no Setor Comercial Sul, que é um lugar muito conhecido pela disputa para se achar vaga. Mas, na verdade, o que a gente não percebe é que aqui é um lugar que tem uma disputa por locomoção de calçada. Tem uma frota de pedestres gigantesca. É um dos lugares que tem a maior concentração de pessoas transitando ao longo do dia, depois da Rodoviária, no DF. Então, a prioridade aqui tinha que ser dar mais áreas para os pedestres e não mais áreas para os carros, que é o que geralmente as pessoas entendem.*

*O que acontece é que geralmente as pessoas estacionam onde é proibido, em cima da calçada, bloqueiam a rampa de acesso a deficientes físicos. Então a ideia é refletir sobre o uso racional do carro, sobre o estacionamento. Foi a discussão que a gente trouxe hoje. A gente está ocupando três vagas de carro, com autorização do Detran, para mostrar quais são as atividades que podem acontecer em um espaço, que geralmente está ocioso ao longo do dia porque tem um carro estacionado ali o dia inteiro.*

*A vaga-viva é essa proposta de uma intervenção temporária numa vaga de estacionamento para mostrar quais são as atividades que poderiam estar acontecendo ali, para mostrar como o espaço urbano é subaproveitado. São as chamadas áreas mortas, como o Setor Comercial Sul e o Setor Bancário Sul. No urbanismo o pessoal fala que um espaço viário ocupado por um estacionamento, que geralmente tem uma concentração de uso no horário comercial e no outro horário fica totalmente abandonado sem nenhuma estrutura de comércio nem nada, é considerada uma área morta. Que são os estacionamentos à noite. São áreas mortas, áreas perigosas, áreas sem iluminação. É essa proposta de qual é o modelo da cidade que a gente quer, qual é o uso da cidade que a gente quer. A intervenção temporária se chama vaga viva, e quando ela vira permanente o pessoal chama de parklet. Começou em São Francisco. Hoje a prefeitura de São Paulo aqui no Brasil está adotando e a gente espera que se torne uma ideia cada vez mais popular.*

*Eu uso carro, eu uso bicicleta, uso metrô. Já usei ônibus, quando eu não andava de bicicleta. Depois eu abandonei o ônibus porque aqui em Brasília o sistema de ônibus é muito ruim mesmo e a bicicleta ganha disparado. Para distância de até 20km, a bicicleta ganha, então eu abandonei um pouco o uso do ônibus.*

*O carro é um modal bem poluente, só polui menos do que a moto, ocupa muito espaço e é uma máquina muito ineficiente. 80% do motor dele produz uma energia que é perdida. A gente se locomove utilizando 20% da energia que o motor do carro produz. Depende de combustível fóssil, é uma máquina ineficiente, ocupa muito espaço e mata muita gente.*

*Tem muitas cidades do mundo que estão abrindo mão de algumas rodovias urbanas, alguns elevados. Eu acho que Brasília pode caminhar nesse sentido. A gente tem vários exemplos de viadutos que vão sendo desativados com o tempo. A Coreia do Sul é um dos casos clássicos. Eles desativaram um viaduto, desenterraram um rio que passava ali embaixo e transformaram numa orla belíssima. O Rio de Janeiro acabou de demolir a Perimetral. São Paulo está começando a debater o que faz com o Minhocão. Então, eu acho que a gente está num momento muito propício a perceber que o espaço viário, o espaço rodoviário, não é para ser a principal ocupação do solo da cidade. A gente tem vias. De via pra rua tem diferença porque tem que ter calçada, tem que ter fachada ativa com comércio, tem que ter gente circulando. Mas essa é uma transformação possível, sair da via para a rua.*

*Nos últimos anos, a frota de carro de Brasília está crescendo numa velocidade maior que a população, e a população da gente cresce muito porque a gente é polo migratório, é capital. Ainda assim, a frota de carro está crescendo mais. Para cada recém-nascido, são dois carros emplacados aqui. Acho que a gente tem que fazer uma reflexão muito séria sobre qual estilo de vida que a gente está querendo oferecer para essas pessoas. Porque cada vez menos as pessoas caminham até a escola, cada vez menos as pessoas caminham até seu trabalho e cada vez mais as pessoas querem estacionar na porta de onde elas trabalham a qualquer custo. E para isso elas compram Land Rovers, jipes, SUVs. Eu acho que não é bem por aí. Ao mesmo tempo que a gente está fazendo isso, a gente está*

*construindo uma sociedade que é cada vez mais doente, mais sedentária, mais obesa. Eu acho que a gente tem que fazer uma reflexão civilizatória sobre qual é o modelo de sociedade que a gente quer. Além do modelo de cidade, isso está atrelado ao modelo de sociedade, com estilo de vida e tudo. Eu acho que a gente tem que dar uma parada antes que cheguemos ao colapso completo. E o colapso está perto. A gente vai ter que mudar. Como diz minha mãe, ou você aprende com dor ou você aprende com amor. Eu acho que a gente está aqui tentando fazer as pessoas aprenderem com amor. Se não der certo, daqui a uns 30 anos elas vão aprender com dor, infelizmente. Mas vai ter que mudar o comportamento de algum jeito. As pessoas vão ter que aprender porque é um modelo que vai se esgotar.*

*Curitiba está virando uma nova referência. Foi referência nos anos 1980 por conta dos corredores de ônibus, que hoje eles já têm noção de que é um modelo também limitado, você precisa de transporte sobre trilhos. Mas hoje Curitiba está reduzindo a velocidade de várias ruas e transformando em via compartilhada. Na hora que você reduz a velocidade, você diminui o risco de algum acidente. Então eu acho que ela está dando insights legais pra gente. Além de Curitiba, Joinville também está fazendo um plano diretor que a meta é inibir o uso do carro nas áreas centrais. É o primeiro plano diretor brasileiro que tem uma meta dessas. Geralmente são planos de cidades europeias que têm essa meta. Várias cidades europeias, Hamburgo, na Alemanha, Londres tem a taxa de congestionamento, se você entra no centro de carro, você paga. Várias cidades europeias já estão com a meta de reduzir o uso do carro pelo menos nas áreas centrais. No Brasil, Joinville foi a primeira a colocar isso. Espero que seja a primeira de muitas, porque aí vira uma referência já. Geralmente as pessoas falam “só na Europa que isso acontece, a gente tá no terceiro mundo”. Então, quanto mais exemplo de terceiro mundo, melhor é para a gente fazer essa mudança. Buenos Aires tem experiências legais. Bogotá é uma super referência mundial em urbanismo. Acho que a gente tem que sair um pouco desse pensamento vira-lata. Abaixo do Equador já tem um monte de experiência legal e eu acho que a ideia é ter cada vez mais.*

*Eu acho que Brasília tem um longo caminho ainda. Um longo e árduo caminho. Porque realmente o transporte público daqui é muito ruim, a gente*

*massacra as pessoas. Então eu acho que aqui, até chegar na discussão do “saia do carro”, a gente tem várias fases de diálogo com a população. Porque a população que usa o transporte público é muito maltratada. A gente tem que oferecer dignidade para a população primeiro, com transporte que seja confiável, confortável, acessível, eficiente no sentido dos horários. A gente tem um longo caminho ainda no transporte público daqui de Brasília, e depois no planejamento urbano, de desconcentrar os empregos do Plano Piloto, colocar os empregos mais perto de onde as pessoas moram. A gente tem um longo caminho até dar conta de chegar numa cidade mais interessante. Mas é um caminho que a gente não pode fugir e vai ter que trilhar ele mais cedo ou mais tarde porque essa cidade vai entrar em colapso daqui a pouco.*

*Só se resolve longas distâncias com transporte de massas, transporte de alta capacidade, que é trilho. A outra solução é a questão do planejamento urbano, de você desconcentrar os empregos. A distância só é longa porque as pessoas não conseguem pagar moradia no Plano Piloto e os empregos estão aqui. Se a gente consegue fazer uma regulação de preços de aluguel no Plano Piloto, as pessoas passam a dar conta de morar aqui. Se a gente consegue desconcentrar os empregos, as pessoas passam a podem trabalhar em Santa Maria. Então tem um monte de alternativa e os políticos conhecem. Não fazem por conta de mil interesses aqui de Brasília, ligados muito a questão da especulação imobiliária. Tanto da construção quanto do aluguel. Muitas famílias que vivem de renda de aluguel aqui, por isso mantêm os preços altos com muitos apartamentos vazios. As pessoas preferem manter um apartamento vazio a alugar por um preço mais barato. Porque não tem regulação nenhuma para isso. Na hora que a pessoa tiver que gastar, pagar uma taxa porque o apartamento dela está desocupado, ela baixa o preço do aluguel rapidinho e começa a atrair mais gente para morar no Plano Piloto. Mas isso não é regulamento, não tem nenhuma medida nesse sentido.*

*A população do Plano Piloto está caindo faz 30 anos. Por mais que hoje em dia a gente tenha mais prédio, mais apartamento construído, a população do Plano Piloto hoje é menor do que era na década de 1980. Porque só dão conta de morar aqui as famílias de alto padrão de renda, alto poder aquisitivo, que geralmente já*

*estão numa idade mais avançada, os filhos já não estão mais morando juntos. Casais de aposentados que estão em Brasília há muito tempo. Antes era aquela família de três filhos, todo mundo estudando na UnB, morando por aqui. Hoje, essas famílias estão no Guará, Águas Claras, Sobradinho. O que só aumenta o deslocamento. As vias estão cada vez mais congestionadas para vir para cá porque nessas cidades a população está cada vez crescendo mais e a população do Plano Piloto minguando, e os empregos continuam aqui. Isso é falta de regulação, de planejamento urbano na cidade. A gente espera que, por algum motivo, seja pressão, seja iluminação, seja esgotamento, esse modelo seja revertido aqui em Brasília.*

## 6.2 Cronograma

**ANO: 2014**

	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
<b>Pesquisa bibliográfica</b>							
<b>Pré-produção do doc.</b>							
<b>Produção do documentário</b>							
<b>Pós-produção do documentário</b>							
<b>Produção do memorial</b>							
<b>Finalização do memorial</b>							
<b>Entrega de vídeo e texto</b>							
<b>Apresentação</b>							

### **6.3 Orçamento**

- Alimentação e água: R\$ 162
- Transporte (táxi + gasolina): R\$ 150
- Equipamento (HD externo): R\$ 248,49
- Telefone: R\$ 54

TOTAL: R\$ 634,49

### **6.4 Ficha técnica**

- Argumento, produção e montagem: Thiago Amâncio
- Fotografia: Amanda Lavenère, Isabelle Araújo e Lucas Gesser
- Som: André Ribeiro